MASTER
NEGATIVE
NO. 95-82488-3

Author:
Le Roux de Bretagne, Guy
Title:
Air-France

Place:
Paris
Date:
1937

95-82488-3

MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

Le Roux de Bretagne, Guy
... Air-France; société aérienne subventionnée, par Guy Le Roux de Bretagne ... Paris, Librairie technique et économique, 1937.
2 p. l., 138 p. $25\frac{1}{2}$cm.

Thesis, Paris, 1937.
Bibliography: p. [135]-136.

RESTRICTIONS ON USE:

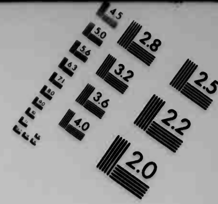
TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 12X IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 5/26/95 INITIALS: DG

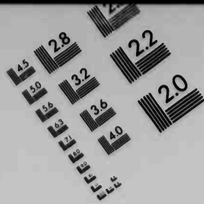
TRACKING # : MSH 06240

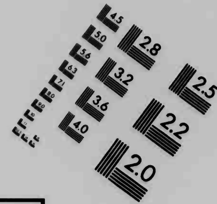
FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.



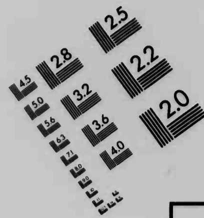
2.0 mm ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

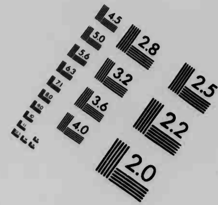
1.5 mm ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

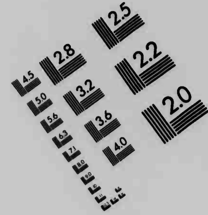




PM-MGP 13"x18"
METRIC GENERAL PURPOSE TARGET
PHOTOGRAPHIC



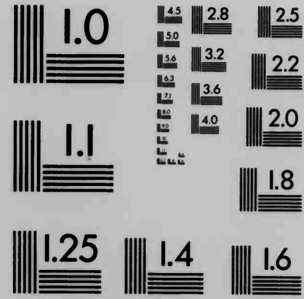




200 mm

150 mm

100 mm



ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

1.0 mm

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

1.5 mm

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890

2.0 mm

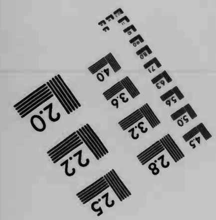
ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890

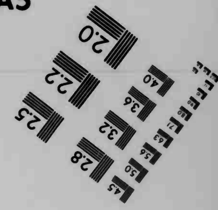
2.5 mm

A5

A4

A3



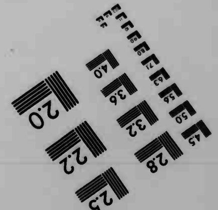


PRECISION℠ RESOLUTION TARGETS

Century



1303 Geneva Avenue
St. Paul, MN 55119



ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890

4.5 mm

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

3.5 mm

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

AIR-FRANCE

Société aérienne subventionnée

par

Guy LE ROUX de BRETAGNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT
présentée et soutenue le Vendredi 17 Décembre 1937

MEMBRES DU JURY
Président de thèse : M. Roger PICARD
Assesseurs : MM. NOYELLE et PERROUX

PARIS - (5e)
LIBRAIRIE TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE
3, Rue Soufflot, 3
—
1937

AIR-FRANCE

SOCIÉTÉ AÉRIENNE SUBVENTIONNÉE

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

AIR - FRANCE

Société aérienne subventionnée

par

Guy LE ROUX de BRETAGNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT
présentée et soutenue le Vendredi 17 Décembre 1937

MEMBRES DU JURY
Président de thèse : M. Roger PICARD
Assesseurs : MM. NOYELLE et PERROUX

PARIS - (5e)
LIBRAIRIE TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE
3, Rue Soufflot, 3
—
1937

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Introduction

La question que pose la part du public qui chaque jour plus nombreuse s'intéresse aux choses de l'aviation commerciale, c'est de savoir si un jour ou l'autre, enfin, le transport aérien « paiera ». Un étudiant qui commence une thèse est dans la situation de ce public. Il a pu se demander la même chose. Il s'est rendu compte que c'était un point de vue étroit autant que mesquin que de tout réduire à une question de gros sous.

Les données économiques du problème du transport aérien sont telles qu'il ne trouve actuellement de solution que dans le recours aux subventions. Comment justifier ces charges budgétaires imposées au contribuable au profit de l'usager de ce transport ?

C'est de la vitesse, du gain de temps dont le transport aérien est marchand. Ses possibilités économiques sont limitées par ses caractéristiques elles-mêmes. Les unes sont favorables parce qu'elles dépendent de la technique qui fait chaque jour des progrès nouveaux, mais les autres sont étroitement limitées quant à leur amélioration.

Les recherches techniques sur les qualités de « finesse » des planeurs, de puissance des moteurs, la réduction des poids morts, les carburants spéciaux, ont augmenté la vitesse, le rayon d'action, la charge utile des appareils. La construction métallique, l'emploi de gros polymoteurs, les études sur la stabilité et la mise au point de dispositifs hypersustentateurs, les perfectionnements des moteurs

diminuant les causes de pannes et celles d'incendie, le tout joint aux travaux météorologiques, à l'organisation d'un réseau radioélectrique de renseignements et de guidage muni ainsi que les appareils d'instruments de confiance, ont porté la régularité et la sécurité à un point merveilleux dans un délai très court.

Mais la technique a ses limites. Elle n'en est pas encore à construire des appareils dont la charge utile par cheval de puissance du moteur soit importante, d'autant que les progrès sur ce point sont difficilement conciliables avec ceux de la vitesse. Il y a un grand pas entre les appareils des premières lignes d'après-guerre et le quarante-places ou les géants transatlantiques, mais comme c'est peu de chose si on les compare au poids lourd de la route, aux navires de charge, au train de wagons ou de chalands.

Plus encore que des limites, la technique a des inconvénients. Les appareils modernes coûtent de plus en plus cher et doivent être renouvelés souvent ; les dépenses qu'une entreprise, harcelée par la concurrence, doit consentir pour leur achat et leur amortissement rapide, ne diminuent pas cependant que s'améliorent leurs caractéristiques, bien au contraire.

Et ce coût élevé du matériel volant vient alourdir encore le poids déjà accablant des autres dépenses d'exploitation. L'effort de traction, et donc la dépense en combustible cher qu'exige le transport par air, n'est aucunement comparable à l'effort de traction d'une même charge par voie maritime, aquatique ou terrestre.

Or, si l'on néglige le gain qu'apporte à la puissance du moteur la diminution de la résistance de l'appareil par l'amélioration de sa « finesse », le seul moyen d'abaisser le prix de revient du transport aérien c'est, soit de construire des appareils meilleur marché, soit d'accroître leur charge utile. Mais, on l'a vu, non seulement les progrès techniques se paient trop cher, mais encore ils sont trop limités.

Qu'adviendrait-il si l'Etat et les collectivités ne prenaient pas à leur charge les dépenses d'infrastructure, c'est-à-dire l'établissement et l'entretien des aérodromes et de leurs installations ?

Coincée entre les inconvénients ou les limites de la technique et les énormes frais de son exploitation, l'entreprise aérienne vend au public une vitesse de plus en plus élevée pour un prix qui ne l'est pas moins. Résultat : elle ne peut s'adresser qu'à une clientèle de nature et d'importance restreinte.

Le trafic qui peut emprunter la voie des airs est celui qui, par sa haute valeur naturelle sous un faible poids, ou grâce à la plus-value que lui apporte un gain de temps considérable, peut supporter des frais de transport coûteux. Ce trafic de passagers, poste, ou messageries n'existe sur les routes mondiales qu'en quantités limitées, quoiqu'elles tendent à s'augmenter par l'effet même de la mise en service des lignes aériennes.

Que le coût du transport soit élevé et donc que le trafic à exploiter soit restreint, fait du transport aérien une activité économiquement frêle. Mais cette marque de faiblesse ne signifie nullement que le problème du transport aérien sans subventions soit contradictoire dans les termes. Comme il serait possible de réaliser un transport maritime transatlantique rémunérateur, on pourrait sans aide extérieure équilibrer les dépenses d'une ligne aérienne exploitée sur un parcours à trafic sérieux, si l'on consentait des sacrifices sur le luxe, le confort et la vitesse.

Mais les transports aériens et maritimes de passagers ont ceci de commun, qu'étant exploités sur des parcours internationaux, chaque pays y voit une question de prestige et que la concurrence des entreprises entre elles les pousse à un véritable gaspillage.

Cependant, si quelques lignes pouvaient subsister seules, ce ne serait qu'au prix d'une activité diminuée, et si l'on veut avoir un réseau aérien développé et des services d'une fréquence utile, des subventions sont nécessaires, car un tel réseau dans l'état présent des choses ne peut s'en passer.

Dans un article de « Politique », M. H. Bouché a calculé qu'en 1934 le trafic aérien mondial avait été de 72 millions de tonnes-kilomètres, et qu'il avait fallu pour atteindre ce total parcourir 145 millions de kilomètres, c'est-à-dire 3.500 fois le tour de la terre. Il donnait simplement un point de comparaison impressionnant : il suffirait de faire couvrir, tous les jours pendant un an, le trajet Paris-Toulouse aller et retour par un train de 16 wagons de 10 tonnes pour atteindre cette quantité de trafic. Or, les différents Etats ont versé, la même année, 1.200 millions pour soutenir leurs entreprises aériennes, sans compter 500 millions de travaux d'infrastructure. Le train Paris-Toulouse revient à 5 millions par jour !

Comment justifier un transport qui coûte tant au contribuable, pour profiter à si peu d'usagers ?

Se contenter d'examiner les chiffres du bilan des entreprises aériennes, c'est une attitude de comptable. La question ne se résout pas dans une opération arithmétique.

Prétendre qu'un transport nouveau a besoin des appuis et des secours de l'Etat pendant sa période de croissance

est un argument borné; aussi convie-t-on la politique à intervenir. Il est, dit-on, nécessaire de subventionner les entreprises aériennes parce que, dans le siècle où nous sommes, une aviation puissante est la meilleure des propagandes à l'étranger, que son développement est une question de prestige dont l'influence politique est considérable, et que désormais l'échelle aéronautique va servir de commune mesure entre les peuples en progrès, comme auparavant la prospérité maritime.

Il est vrai que cette affirmation de puissance n'est pas sans influence sur les rapports économiques, et ceci nous amène à la justification véritable du transport aérien subventionné.

Son but est d'offrir de l'utilité-vitesse au plus grand nombre possible. Dès lors qu'un public chaque jour plus nombreux considère cette vitesse comme indispensable, dès lors qu'elle est entrée dans les mœurs économiques, qu'en accélérant les rapports, elle facilite les échanges et appelle à la vie des forces et des sources de richesses nouvelles, il n'est plus question de savoir si ce nouveau transport est capable de rapporter ou s'il est nécessaire politiquement au prestige national. On constate qu'il a imprimé aux relations économiques une rapidité dont elles ne pourront plus se passer. Imagine-t-on que du jour au lendemain la lettre pressée, l'échantillon pressé, l'homme d'affaires pressé soient obligés de reprendre le bateau pour aller dans les colonies, à Casablanca, à Saïgon, ou le chemin de fer pour rejoindre une capitale à l'autre bout de l'Europe ?

L'intérêt public exige le maintien au service de la collectivité de tels progrès de vitesse, de confort, de sécurité que permet la technique la plus modernee, sans qu'on

néglige bien entendu d'inciter les entreprises exploitantes à un maximum de rendement par un système approprié.

Quand on décide de développer un service public quelconque, quand on délibère de l'opportunité de la construction d'une école, de la mise en service d'un moyen de transport dans telle agglomération, ce qu'on pèse dans la balance ce n'est pas le déficit de cette entreprise, mais, en face de l'importance de ce déficit auquel on accepte de faire face, la nature et le poids des avantages que l'on en retirera. Il est stupide de prendre uniquement des chiffres d'exploitation comme base de l'utilité d'un service public. Le point de vue financier ne saurait être l'étalon-mesure pour savoir si un service public doit recevoir des subventions. Et pour en être convaincu, il n'est que de jeter les yeux sur les transports publics maritimes ou ferroviaires.

PREMIÈRE PARTIE

Air-France, Société subventionnée

CHAPITRE PREMIER

Le chemin qui mène à la loi statutaire de 1932

La loi fixant le statut de l'Aéronautique marchande est du 11 décembre 1932. Terme d'une évolution qui dura treize ans, elle fut votée après un large débat doctrinal sur les principes qui devaient s'inscrire dans son texte.

En 1920, onze compagnies de transport aérien se disputent l'exploitation de 14 lignes de courte longueur.

Cette inflation augmente et, en 1922, on peut compter jusqu'à 20 compagnies. C'était excessif autant qu'inutile, et assez rapidement se fit jour une tendance à la concentration.

On avait voulu utiliser le matériel que la fin de la guerre avait laissé pour compte aux producteurs, on avait fondé des compagnies sans trafic, de nombreuses faillites furent pour certaines entreprises la sanction de leurs fautes et, pour tout le monde, un rappel à la raison.

De son côté, le Gouvernement fit des efforts pour amener des fusions. Le résultat fut qu'en 1927 il ne restait plus que 7 compagnies en exploitation, réduites à 5 quelque temps après :

Air-Union,

Société Générale des Transports Aériens (S.G.T.A.),

Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (C.I.D.N.A.),
pour l'exploitation des lignes continentales ;

Air-Orient,
pour les lignes du Proche-Orient et de l'Indochine ;

Aéropostale, enfin,
pour la ligne France-Amérique du Sud.

Ces compagnies avaient passé avec l'Etat Français des conventions dont la durée s'étageait de 3 mois à 10 ans.

L'Air-Orient, la Société Générale de Transports aériens et la Compagnie Internationale de Navigation aérienne, avaient un contrat renouvelable tous les 3 mois, l'Air-Union un contrat de 10 ans expirant au 31 décembre 1934, et l'Aéropostale un contrat de même durée dont le terme était le 31 août 1934.

En contre-partie d'obligations d'itinéraires et de tarifs inférieurs au coût du transport, ces conventions prévoyaient que l'Etat accordait les avantages pécuniaires nécessaires à ces entreprises pour les faire vivre, sous forme de prime à l'achat du matériel et au nombre de kilomètres parcourus, et d'une garantie pour assurer l'équilibre de leur compte d'exploitation.

Donc situation faible et précaire qui ne permettait pas une politique ayant des vues d'avenir. Car ce n'est pas avec l'incertitude du lendemain qu'un exploitant peut procéder aux investissements ou aux augmentations de capital nécessaires aux progrès techniques du matériel.

En outre, les débuts des lignes aériennes commerciales avaient eu lieu sur l'initiative des constructeurs, et les sociétés étaient restées, depuis, entre les mains d'administrateurs-constructeurs, par le fait de ce que M. Jules Moch a qualifié « unions personnelles » dans un rapport parlementaire.

On pouvait juger du système à ses résultats.

Utilisant un matériel disparate imposé par ces différents administrateurs-constructeurs qui, par ailleurs, poussaient au développement de services sans autre intérêt déterminé que l'obtention des primes dont ils profitaient par voie détournée, les compagnies, sans lien entre elles, se faisaient non pas une concurrence commerciale d'exploitants, mais une concurrence de parties prenantes au budget des subventions gouvernementales.

Elles conduisirent leurs exploitations de telle sorte que, de 1924 à 1930, leurs besoins financiers furent couverts pour 5 % par les actionnaires, 13 % par emprunts souscrits par les particuliers et 82 % par l'Etat.

L'Etat faisait les frais de cette situation peu brillante, entraîné malgré lui à la remorque des compagnies.

Courbe des recettes commerciales et des recettes de budget ne cessant de s'écarter, insuffisance de vues d'ensemble, retard de la technique, médiocrité de la flotte, imperfection de l'organisation commerciale, administrative et financière, ce sombre tableau, brossé par M. Dautry dans son rapport sur l'aviation commerciale au Conseil National Economique, en 1928, provoqua assez d'émotion pour qu'une réforme fût décidée.

Sous l'emprise du krach scandaleux de l'Aéropostale, qui avait fait profiter illégalement ses filiales sud-américaines des subventions de l'Etat Français, et qui, solidaire de groupes financiers en déconfiture, avait dû déposer son bilan le 31 mars 1931, la discussion de la réforme, commencée dès 1929, se termina en 1932.

Elle fut dominée par un débat de doctrine.

***

De quoi s'agissait-il ?

Il s'agissait de savoir si le statut que l'on se proposait de voter, placerait l'Aéronautique marchande française sous un régime de monopole ou de concurrence.

Les partisans du libéralisme et de la concurrence faisaient ressortir les avantages que procure généralement un régime de liberté laissée à l'initiative privée.

Celle-ci, par une ingéniosité naturelle, excitée en outre par l'appât de bénéfices à obtenir, sait découvrir les recettes qui feront les meilleurs succès de l'exploitation pour les moindres dépenses. Tandis que l'ingérence de l'Etat enserre toute gestion dans les mailles étroites d'une réglementation précise et rigide qui paralyse et affaiblit : danger qui n'est pas moins à craindre pour les finances publiques par les désastreux résultats financiers qu'il entraîne, que pour le progrès même de l'entreprise qu'il compromet.

Ils faisaient surtout remarquer que ce péril était d'autant plus à redouter ici, qu'il s'agissait d'une activité jeune, d'un transport à évolution rapide qui, pour parvenir à suivre les progrès de la technique et à s'assurer une bonne place dans la concurrence mondiale s'annonçant sévère, réclamait une gestion assurée dans un esprit industriel et commercial et par des méthodes rapides, simples et souples.

Cependant, ils accordaient que les initiatives privées exploitant des lignes aériennes de transport, ne sauraient échapper à toute intervention de l'Etat, soit qu'elles le sollicitent pour en obtenir un appui administratif ou diplomatique, soit qu'il sanctionne *a posteriori* leur activité pour assurer la sauvegarde et la prédominance de l'intérêt général.

Précisément, répliquaient les adversaires d'un statut libéral, partisans du monopole, l'intérêt général, puisqu'il est nécessaire de le défendre, ne le sera efficacement que par des mesures préventives et *a priori*, c'est-à-dire si l'Etat, introduit à l'intérieur de l'entreprise, participe à sa gestion. D'ailleurs, les caractères du transport aérien conduisent à cette solution.

Les capitaux nécessaires à sa mise en œuvre dépassent les facultés d'une entreprise normale.

En plus des investissements, les frais d'exploitation sont tels qu'ils ne peuvent être couverts par les recettes commerciales ; la puissance publique doit donc fournir sa garantie aux emprunts et subventionner l'entreprise pour couvrir le déficit de son compte d'exploitation.

Obligé de courir les risques, il est de toute logique et de toute justice qu'en contre-partie l'Etat participe à la gestion, qu'il ne demeure pas à l'extérieur, borné à un simple rôle de surveillance répressive au demeurant assez inefficace, mais qu'il soit admis à faire sentir de l'intérieur son impulsion, ses directives et son contrôle.

En outre, à instituer le monopole d'une compagnie unique, concession ou régie, on gagnera de réaliser des économies sur le total des frais généraux dépensés par plu-

sieurs compagnies et sur les subventions accordées pour la même longueur de lignes exploitée. Car on ne peut dire que l'émulation des compagnies concurrentes ait abaissé les charges budgétaires ; bien au contraire, de véritable émulation il n'y en avait entre elles que dans la chasse aux subsides gouvernementaux.

A ce premier caractère du transport aérien, qui fait une nécessité pressante de la réduction la plus forte possible de dépenses telles qu'elles rendent inévitable l'aide pécuniaire de l'Etat, et donc en retour sa participation à la gestion, s'ajoute ce second : que la grande partie du réseau aérien exploité est internationale.

De ce fait, en face de la concurrence des autres nations sur les lignes mondiales, la concurrence de plusieurs compagnies françaises est une erreur, et pour la dissiper il n'est que de regarder l'exemple des pays étrangers et de penser, comme ils l'ont fait, à la situation incomparablement plus forte dont jouira une compagnie nationale unique, soutenue par derrière par un gouvernement mettant à sa disposition toute la puissance de ses interventions administratives, financières et diplomatiques.

***

Dès 1929, un projet d'une complexité inouïe avait été déposé à la Chambre. Il renfermait le Service public de transports aériens en pleine évolution dans le cadre d'une formule rigide ne définissant clairement ni les risques, ni les responsabilités de l'Etat.

Il fut repoussé.

Et suivi en 1930 d'un second projet qui, s'il comportait une définition correcte des principes d'une politique,

s'orientait à plus ou moins longue échéance vers l'absorption par l'Etat des transports aériens.

La Chambre, sur le rapport de M. Jules Moch, représentant la tendance étatiste, l'adopta en juin 1931.

Il fixait la durée des conventions à passer entre l'Etat et les exploitants à dix ans. L'Etat participait pour un quart au capital et à la gestion, et surtout il pouvait acquérir la majorité dans la participation au capital et, par suite, dans le conseil d'administration. Les administrateurs qui le représentaient avaient des pouvoirs spéciaux. Les émissions d'obligations étaient limitées au triple du capital et devaient être approuvées.

Le Sénat, sur rapport de M. de La Grange, représentant la tendance libérale, allégea ce projet des parties qu'il estimait malsaines.

Cette opération chirurgicale sauva la vie de ce projet, qui devait devenir la loi de 1932. Les conventions étaient signées pour vingt ans et surtout l'Etat restait obligatoirement minoritaire dans sa double participation au capital et à la gestion.

La Chambre nouvelle, après les élections de 1932, hostile à la consolidation pour vingt ans de positions acquises à frais publics, vota le texte du Sénat, mais en réduisant la durée des conventions à quinze ans.

Le Sénat s'inclina, par crainte de voir renaître le danger d'une étatisation plus grave.

Telle fut l'histoire (*) de la loi du 11 décembre 1932, loi statutaire de l'aviation marchande française. Que contient-elle ?

(*) Cf. *Documents Parlementaires :* Chambre N° 4127 (1930) ; Chambre N° 4669 (1931); Sénat N° 578 (1932).

CHAPITRE II

La loi de 1932. — Objet et principes

La loi du 11 décembre 1932 (*) s'intitule : « Loi fixant le statut de l'aviation marchande ».

Issue d'un débat de trois années entre thèses adverses, chacun des deux objets de la loi : fixer un statut général pour le transport aérien, et donner une solution au problème des compagnies privées subventionnées, porte la marque d'un compromis.

La loi établit d'abord la Charte générale du transport aérien commercial.

La discussion des projets de loi avait mis aux prises, on l'a vu, les partisans de l'exploitation monopolisée et ceux des compagnies concurrentes.

Dans son titre I, intitulé « Transports aériens marchands en général », la loi fait place à la régie à côté de compagnies privées subventionnées et de compagnies non subventionnées. L'art 1er du titre I déclare : « Les services réguliers de transport aérien de voyageurs, messageries ou poste sont assurés soit directement par l'Etat, soit par l'intermédiaire d'entreprises non subventionnées, soit par celui de sociétés subventionnées ».

(*) Cf. *J. O.*, 15 décembre 1932

La loi n'en dit pas davantage sur les services qui peuvent être exploités en régie.

Le titre II s'intitule : « Des entreprises de navigation aérienne non subventionnées » ; il ne comprend qu'un article, l'article 2, rédigé comme suit :

« Le Ministre des P.T.T. est autorisé, pour le transport de la poste, à passer des accords d'une durée maxima de cinq ans, avec les entreprises non subventionnées assurant des services aériens réguliers. Dans ce cas, les obligations réciproques de l'Administration des Postes et du transporteur aérien seront déterminées par un règlement d'administration publique contresigné par le Ministre chargé de l'Aéronautique civile. »

⁂

C'est dans le titre III, traitant « Des compagnies de navigation aérienne subventionnées », que la loi aborde son principal objet : donner une solution durable aux problèmes posés par les abus constatés dans l'activité des compagnies existantes, dont l'aboutissement avait été le scandale de l'Aéropostale, de même que la loi du 20 juillet 1933 devait donner une solution durable aux problèmes posés par l'exploitation subventionnée de la Compagnie Générale Transatlantique.

On l'a dit, la solution adoptée fut transactionnelle. Le premier des principes adoptés semble favoriser les plus farouches partisans de la thèse libérale.

Les articles 7 et 8 de la loi décident que : « L'exploitation des lignes aériennes subventionnées par l'Etat ne peut être confiée qu'à des sociétés anonymes constituées sous le régime de la loi française » et par une convention

passée entre le Ministre chargé de l'Aéronautique civile et la société, « après publicité et appel à la concurrence » (*).

Le caractère privé et commercial de l'entreprise est donc bien nettement spécifié.

Mais il est bien atténué par les autres principes adoptés : un principe de défiance d'abord, admis contre les partisans de la thèse libérale et limitant à quinze ans la convention, un principe agressif ensuite, accepté sous la pression des partisans de l'étatisation, de M. Jules Moch notamment, et soumettant la société à un contrôle de l'Etat « à la source ». Il est vrai que si l'Etat est admis, en contre-partie des subventions qu'il accorde, à participer au capital et dans la même proportion à la gestion, il doit, grâce à l'intervention énergique, lors des débats au Sénat, de M. de La Grange, être minoritaire, n'ayant droit qu'à 25 % du capital et donc à 25 % des administrateurs dans le conseil.

Cependant, on accorde à ces administrateurs des pouvoirs spéciaux, notamment le droit de veto contre toute décision du conseil contraire « à la présente loi et à la convention devant suivre, et plus largement à l'intérêt général de l'Etat, des colonies, protectorats et territoires sous mandat français ».

Formule bien vague et par là bien dangereuse, car elle peut tout permettre à l'Etat et mettre en péril la frêle liberté dont jouit la société contrôlée.

(*) Il est vrai que le décret-loi du 30 octobre 1935 a modifié l'article 7. En effet, la loi de 1932 était sous le signe de la pluralité des entreprises subventionnées. Peu après, la fusion, d'où sortit la Société Air-France, intervint entre les Compagnies et le décret-loi de 1935 déclara que pour les lignes nouvelles raccordées à une ligne en exploitation normale et constituant un affluent direct et un accessoire de celle-ci, la disposition de l'article 7 sur la publicité et l'appel à la concurrence de s'appliquait pas.

En résumé, la base de la réforme aboutit à remplacer l'ancien contrôle exercé de l'extérieur et qui était préalable et gênant ou *a posteriori* et inefficace, par un système nouveau de contrôle naturel parce qu'intérieur, efficace parce qu' « à la source », c'est-à-dire immédiat et simultané.

Tels sont les grands principes de la loi, pour l'exécution de laquelle, à l'intérieur de son cadre et en le respectant, le Ministre de l'Air passe des conventions non soumises à ratification parlementaire, système souple et rapide évitant de contrarier les progrès d'un transport jeune dont une évolution rapide est la marque.

La première de ces conventions aboutit à la création de la Société Air-France, qui groupa en un réseau unique les lignes exploitées par les cinq compagnies existant au moment du vote de la loi.

CHAPITRE III

Origine de la Société Air-France

La loi de 1932 avait été votée sous le signe de la pluralité des compagnies, elle n'avait pas prévu l'unification des cinq compagnies existantes, c'est-à-dire : Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (C.I.D.N.A.), Société Générale de Transports Aériens (S.G.T.A.), Air-Orient, Air-Union et Aéropostale.

Elle employait dans ses textes le pluriel. Son titre III s'intitule : « Des compagnies de navigation aérienne subventionnées », et le chapitre Ier, article 3, porte : « Le Ministre chargé de l'Aéronautique civile est autorisé à subventionner les entreprises, etc... ».

Mais, coup décisif porté aux partisans de la concurrence entre compagnies, le 15 avril 1933, le Ministre de l'Air, M. Pierre Cot, opte pour le système de la compagnie unique et décide de confier l'exploitation des réseaux des cinq anciennes compagnies à une seule société ayant un monopole de subvention.

Par quel processus va-t-on ménager le passage des compagnies multiples à la compagnie unique ?

Après avoir tenté inutilement d'obtenir par persuasion une fusion à l'amiable, réalisée librement, le Ministre décida, conformément à l'article 7 de la loi statutaire du 11 décembre 1932, de lancer un appel à la concurrence

pour l'ensemble des lignes alors exploitées. Le concours fut ouvert le 11 mai.

Il était entendu que le concessionnaire du réseau devrait s'engager à reprendre le matériel de l'Aéropostale, en liquidation depuis le 31 mars 1931, au prix fixé par une expertise ordonnée par le Tribunal de Commerce.

Devant cette ferme décision, le délai de clôture du concours étant d'autre part trop rapproché pour que fussent possibles les opérations nécessaires à leur fusionnement, les compagnies s'inclinèrent et constituèrent une société d'étude dite « Société Centrale pour l'exploitation de lignes aériennes », société anonyme au capital de 75.000 francs apportés par les seules compagnies.

Cette société, personne fictive, dont les délais trop brefs du concours avaient rendu l'intervention nécessaire, fut la cellule initiale de la fusion et répondit à l'appel à la concurrence.

En quelques jours elle présente une soumission et, seule concurrente, elle est sans débat déclarée adjudicataire.

Précédée le 25 avril 1933 par un décret approuvant un cahier des charges (1), une convention est signée le 30 mai entre le Ministre de l'Air, agissant au nom et pour le compte de l'Etat d'une part ;

la Société Centrale pour l'exploitation des lignes aériennes d'autre part,

les Compagnies Air-Orient et Air-Union, la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne, la Société Générale de Transport aérien intervenant d'autre et dernière part.

(1) Cf. *J. O.* du 27 avril 1933.

La convention est approuvée le 31 mai, dans les conditions de l'article 5 de la loi du 11 décembre 1932, c'est-à-dire par décret « contresigné du Ministre chargé de l'Aéronautique civile et du Ministre des Finances ». Elle entre en vigueur le 1er juin 1933 et la Société Centrale continue l'exploitation du réseau.

Cette convention édictait certaines «dispositions particulières » qui devaient donner naissance à la Société Air-France.

Son article 12 décide que « la présente convention n'est passée qu'en fusion entre la Société Centrale et les sociétés Air-Orient et Air-Union, la C.I.D.N.A. et la S.G.T.A. ».

Des accords verbaux, au moment de la constitution de la Société Centrale, avaient en effet prévu la fusion.

L'article 13 déclare que « la fusion prévue aux dits accords verbaux devra intervenir avant le 1er septembre 1933, date à laquelle les compagnies intervenant devront avoir été dissoutes, la Société Centrale se substituant alors à la société unique résultant de la fusion prévue pour l'exécution de la présente convention, et cela avec effet rétroactif au 1er janvier 1933 ».

Et l'article 14 prévoit qu' « au cas où le 1er septembre 1933 la fusion ne serait pas réalisée, la présente convention deviendrait caduque et serait résiliée de plein droit à cette date, sans indemnité. Au cas où la fusion ne serait réalisée qu'entre la Société Centrale et seulement une ou plusieurs des compagnies intervenant, la présente convention resterait valable, sous réserve que la société unique ainsi constituée ait un capital social d'au moins 100 millions ».

La fusion complète intervint avant le 1er septembre.

L'Aéropostale vendait par un accord ses biens d'exploitation à la nouvelle société dont les statuts, présentés à la première assemblée générale constitutive le 19 août 1933, étaient approuvés par la deuxième assemblée générale constitutive en date du 30 août.

Société anonyme, dit l'article 1er des statuts ; l'article 3 déclare qu'elle « prend la dénomination de Air-France, placée sous le régime de la loi du 11 décembre 1932 ».

L'article 2 définit son objet :

« La Société a pour objet, en France, dans les colonies, pays de protectorat ou sous mandat et à l'étranger :

« l'organisation et l'exploitation des services de transport de voyageurs, messageries et postes, au moyen de tous appareils aériens et par tous autres modes de transports maritimes ou terrestres qui pourraient être nécessaires pour assurer l'exploitation des lignes,

« la demande de concession de toutes lignes aériennes,

« la recherche et la centralisation de tous renseignements techniques, industriels, commerciaux et financiers pouvant intéresser la locomotion aérienne sous toutes ses formes ».

Nous voici donc arrivés à la compagnie unique, situation analogue à celle des réseaux internationaux étrangers.

Quels sont le caractère et la nature de cette société, ses statuts, son exploitation et ses résultats ?

CHAPITRE IV

Caractère et nature de la Société Air-France

Si en droit privé Air-France est une entreprise qui occupe une place à part, elle se situe avec sûreté et netteté dans le droit public.

La convention intervenue le 30 mai 1933 était passée entre le Ministre de l'Air et la « Société Centrale pour l'exploitation de lignes aériennes », société anonyme.

La Société Air-France est aussi une société anonyme (article 1er des statuts).

Elle est donc, quant au droit privé, soumise au droit commun commercial : Code de Commerce et lois en vigueur sur les sociétés, notamment loi du 24 juillet 1867.

Son caractère privé est nettement marqué. Cependant, l'article 3 des statuts montre que la Société est « placée sous le régime de la loi du 11 décembre 1932 » ; elle n'est donc régie par le droit commun commercial que pour les dispositions de ce droit qui ne sont pas contraires à celles de la loi fixant le statut de l'aviation marchande.

C'est qu'en effet, cette loi souligne le caractère d'intérêt public de l'activité de la Société Air-France. Son article 3 autorise le Ministre « à subventionner à partir de l'exercice 1933 les entreprises de transports aériens qui assurent des services d'intérêt général ».

Cette notion d'intérêt général a conduit à transformer le caractère de l'entreprise et à la doter d'un caractère mixte. Lui conservant pour une part sa marque privée de Société anonyme soumise au droit commun commercial, la loi du 11 décembre 1932, législation d'exception, lui a imprimé d'autre part, dans un but de sauvegarde de l'intérêt général, une marque d'entreprise publique soumise par là même à des règles anormales et strictes déterminées par cette loi, un cahier des charges et une convention.

Dualité de nature, donc dualité de législation.

Air-France fait partie de ces êtres juridiques hybrides, de ces entreprises sang-mêlé auxquelles on a donné le nom de « Société d'Economie mixte ».

Ces sociétés sont le terrain de collaboration des personnes privées et des personnes publiques, des capitaux privés et des capitaux publics. Voilà l'explication de la nécessité d'une législation double, de l'application d'une règle juridique d'exception, à partir du moment où le droit commun pourrait contrarier le but poursuivi.

Car les lois sur les sociétés ont été faites pour associer des capitaux privés dans un but lucratif, l'article 1832 du Code Civil définissant la société commerciale une réunion de personnes apportant quelque chose en commun dans le but commun de réaliser des bénéfices.

Au contraire, nous nous trouvons ici en face d'associés dont l'un, non seulement poursuit un but différent de l'autre, mais encore s'occupe de tout autre chose que de réaliser des bénéfices, il ne recherche que la défense et la satisfaction de l'intérêt général.

La situation d'Air-France dans le droit privé est exceptionnelle. Mais c'est une exception qui tend à perdre ce

caractère et à devenir une règle, tant de telles entreprises *sui generis* deviennent fréquentes depuis la loi du 16 octobre 1919 sur les forces hydrauliques où, pour la première fois, l'Etat entra comme associé dans une société privée. En droit administratif, la situation est des plus normales.

***

Sans hésitation nous nous trouvons devant une concession de Service Public à une entreprise privée.

Le contrat de concession comporte ici les mêmes actes constitutifs que pour toute concession de Service Public.

Des actes contractuels, : une convention, passée après publicité et appel à la concurrence, contenant les bases du contrat et ses principales règles financières, c'est la Convention du 30 mai 1933 ; un cahier des charges (1) du 25 avril 1933 qui précise les conditions d'exécution, notamment les règles relatives à la gestion, aux tarifs, aux horaires et aux contrôles.

Et des actes discrétionnaires d'ordre législatif : les décrets approuvant la convention et le cahier des charges.

L'ensemble de ces textes, dont l'armature générale a été dessinée par la loi de 1932, en y ajoutant les statuts de la Société, décrivent et déterminent l'organisation d'ensemble d'Air-France, son régime administratif, son régime financier, les contrôles qui lui sont imposés, les sanctions qui suivent ces contrôles, la façon dont prend fin son activité.

(1) « Cahier des charges applicable aux entreprises de navigation aérienne titulaires d'une convention passée en vertu de la loi du 11 décembre 1932 fixant le statut de l'aviation marchande ».

CHAPITRE V

Régime administratif

Comme toute société anonyme, Air-France comprend, à côté d'un organe exécutif de gestion: le Conseil d'Administration et ses émanations, un organe délibératif de décision : l'Assemblée des actionnaires sous ses deux formes.

Gestion. — Le Conseil d'Administration

La Société est administrée par un Conseil composé des mandataires des actionnaires siégeant à côté des représentants de l'Etat. Si cette composition bipartite est anormale, le fonctionnement du Conseil n'en est pas moins celui de tout Conseil d'une société anonyme.

Les Administrateurs mandataires des actionnaires sont choisis parmi eux.

Ils sont au nombre de 3 à 27 (1):

Des conditions spéciales leur sont imposées dans un but d'intérêt public quant à leur agrément, leur nationalité et leur moralité.

Tous doivent être agréés par le Ministre de l'Air (1).

Les deux tiers au moins d'entre eux doivent être de nationalité française,

et justifier de leurs droits civils et politiques (2).

(1) Cf. Art. 18 des statuts.
(2) Cf. Art. 8 de la loi de 1932; Art. 10 du cahier des charges et art. 18 des statuts.

De plus, nul ne peut être administrateur s'il a été condamné pour vol, abus de confiance, escroquerie ou banqueroute ou pour tout autre délit à une peine d'emprisonnement.

Chaque administrateur en tant que mandataire des actionnaires, est civilement et pénalement responsable de sa gestion et, pour permettre à cette responsabilité d'avoir une garantie, il doit être propriétaire de 100 actions qui doivent être nominatives et inaliénables pendant la durée de ses fonctions. Déposées dans la caisse sociale, ces actions, suivant la loi, sont affectées à la garantie de sa gestion (3).

La durée des fonctions d'administrateur est limitée à 6 ans. Il y a renouvellement partiel tous les ans ou tous les deux ans, de façon à ce que le renouvellement total s'effectue en 6 ans (4).

Parmi les administrateurs se trouvent : un délégué du Gouvernement général de l'Indochine devenu, en tant qu'actionnaire de la Compagnie Air-Orient, actionnaire de la compagnie nouvelle après fusion, et un représentant de l'Etat Tchécoslovaque, ancien actionnaire de la Société générale de Transports Aériens.

Mandataires des actionnaires, les administrateurs ordinaires sont, conformément au droit commun, révocables par eux, puisque représentants de leurs intérêts, tandis qu'à l'opposé les administrateurs d'Etat, délégués de la Puissance Publique, représentent l'intérêt général.

L'Etat possède au Conseil d'Administration un nombre d'administrateurs (5) correspondant à la proportion du

---

(3) Art. 25 des statuts.
(4) Art. 18 des statuts.
(5) Cf. Art. 9 et 10 de la loi de 1932 ; Art. 8 et 9 du cahier des charges.

nombre d'actions de capital et de jouissance qu'il détient initialement par rapport au nombre total de ces actions : c'est-à-dire 25 %.

En cas d'augmentation ultérieure du capital, l'Etat conservera au Conseil une proportion de représentants au moins égale à celle qu'il avait au moment de la mise en vigueur de la Convention.

Si le Conseil décide la création d'un Comité de Direction, l'Etat y aura aussi des représentants dans la proportion de 25 % (6).

Ces Administrateurs ne sont pas tenus d'être personnellement propriétaires d'actions de la Société, car nommés et révoqués par le gouvernement ils ne remplissent pas, comme les administrateurs ordinaires, un mandat, ils ne sont que le truchement nécessaire pour permettre au véritable administrateur qui est l'Etat d'exprimer sa volonté et d'assurer sa part de gestion.

Ils remplissent donc une simple fonction et. dans ce but, sont dotés d'un statut et de pouvoirs déterminés.

L'article 9 de la loi statutaire de 1932 annonçait *in fine* qu'un décret déterminerait les conditions de recrutement et de nomination des administrateurs représentant l'Etat.

Ce décret, pris en application de la loi, parut le 13 juin 1933.

Il indique en premier lieu l'idée directrice que c'est l'Etat qui est le véritable administrateur, mais que, personne morale, il se fait représenter par des agents, personnes physiques.

Il traite ensuite de leur recrutement et de leur nomination.

---

(6) Cf. Art. 18 des statuts ; Art. 24 des statuts.

Ils proviennent de deux sources distinctes, et sont les uns des techniciens, les autres des financiers.

Les premiers sont choisis au Ministère de l'Air, dont le texte énumère les hauts fonctionnaires sur lesquels est susceptible de s'arrêter le choix, ou parmi des personnalités ayant contribué au développement de l'aviation commerciale ou à l'organisation de Ministère de l'Air.

Les seconds sont des hauts fonctionnaires du Ministère des Finances.

La loi a prévu qu'étant représentant de l'intérêt public, aucun administrateur ne devait depuis 5 ans avoir appartenu ni avoir été rétribué par une compagnie de navigation aérienne (7).

Chaque Ministère désigne ses représentants, mais ils sont nommés à leur poste par un arrêté commun des deux Ministres de l'Air et des Finances dans la proportion de 3 techniciens pour 2 financiers.

La nomination doit être ratifiée par l'Assemblée générale des actionnaires.

Les relations de l'Etat avec ses délégués découlent du principe que c'est l'Etat qui, réellement, est administrateur. C'est lui qui, en contrepartie de son droit, encourt les responsabilités civiles résultant de la gestion de ses délégués qui, eux, n'en supportent que les conséquences pénales (8).

Pour couvrir sa responsabilité, l'Etat dépose donc des actions de garantie en nombre proportionnel au nombre de ses délégués au Conseil. L'Administration des Douanes se charge du dépôt de ces titres dans les caisses de la Société.

---

(7) Cf. Aussi art. 25 de la loi de 1932.
(8) Aussi art. 26 des statuts.

Les administrateurs d'Etat sont en fonction pour une durée de 6 ans, comme les administrateurs privés, durée renouvelable comme pour ces derniers.

Ils reçoivent une indemnité de fonction qui leur est attribuée sur les crédits du Ministère qui les a choisis et dont le chiffre total, fixé par décret, ne peut dépasser les jetons de présence et tantièmes touchés par les administrateurs privés.

Un contact permanent est assuré entre l'Etat et ses représentants par l'envoi qu'ils font d'un rapport annuel sur la situation générale de l'entreprise au Ministère dont ils font partie et par le compte rendu effectué dans les 8 jours de chaque séance du Conseil d'administration (9).

Eu égard aux pouvoirs des administrateurs d'Etat se posait un problème difficilement soluble.

Dans le conseil d'administration d'une société anonyme, les décisions sont prises à la majorité. Si les représentants de la collectivité pour faire respecter ses droits et ses intérêts ont la majorité, le caractère privé et commercial de l'entreprise est sacrifié.

Or, la loi statutaire est catégorique sur ce point, elle a consacré ce caractère privé.

Il faut donc que les délégués de l'Etat soient minoritaires au Conseil, et la loi ne leur a donné que 25 % des suffrages.

Que devient alors l'intérêt public dans les délibérations du Conseil ?

La seule solution était de séparer la gestion et son contrôle au sein même du Conseil, par l'institution du droit de veto. Cependant que les administrateurs privés ayant

---

(9) Art. 10 de la loi de 1932.

la majorité conservent la gestion courante, un droit de veto est accordé aux administrateurs d'Etat (10).

Il est prévu de la façon la plus large possible. Il est exercé dans tous les cas où le Conseil prendrait une décision en contradiction avec une disposition de la loi, de la convention ou du cahier des charges, ou contraire à l'intérêt de l'Etat français, des colonies, pays de protectorat ou territoires sous mandat. Les administrateurs d'Etat ont alors le droit, après avoir fait consigner leur opposition au procès-verbal de la séance du Conseil, de s'opposer à l'exécution de la décision votée. Mais ils doivent en référer sans délai au Ministre de l'Air. En pareil cas, la décision contestée ne peut recevoir son application qu'après une nouvelle délibération intervenue à la suite de la réception des observations du Ministre et, à défaut, dans le délai de 15 jours après la première délibération. Si par hasard, la Compagnie passe outre aux observations du Ministre, celui-ci peut lui faire application de l'article 23 de la loi statutaire prévoyant les sanctions (qui seront ici une pénalité égale au maximum du montant mensuel de la subvention) (11). Voilà une bonne garantie que le Ministre sera écouté docilement dans ses observations.

***

Le Conseil d'Administration, dont on vient de voir la composition bipartite, fonctionne normalement comme dans toute société anonyme.

Il nomme parmi ses membres un Président, un ou des Vice-Présidents et un Secrétaire.

(10) Cf. Art. 10 de la loi ; Art. 9 du cahier des charges ; Art. 21 des statuts.
(11) Art. 29 des statuts ; Art. 9 du cahier des charges.

Le Président doit être Français et jouir de ses droits civils et politiques. Sa nomination, en outre, est soumise à l'agrément du Ministre (12).

Le Président convoque le Conseil dont les délibérations sont prises à la majorité et n'ont de valeur que si plus de la moitié de ses membres sont effectivement présents.

Le Conseil a les pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la société, gérer ses affaires, et par conséquent effectuer ou autoriser toutes les opérations et tous les actes relatifs à son objet (13).

Il convoque les assemblées générales, arrête le bilan et les comptes, propose la fixation des dividendes, les prélèvements destinés à créer ou à entretenir les fonds de réserve ou d'amortissement, les augmentations de capital, les modifications des statuts.

En un mot, tout ce qui n'est pas expressément réservé à l'assemblée générale est de sa compétence. Il peut, pour les commodités de la gestion dont il est chargé et l'exécution des décisions prises par lui, déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à de simples personnes ou à des organismes collectifs émanations de sa puissance.

Les statuts prévoient qu'il peut ainsi créer un Comité de Direction pris parmi ses membres, et où l'Etat sera représenté dans la même proportion qu'au Conseil même (14), soit plus simplement confier les pouvoirs d'administration journalière à des personnes : Administrateurs-délégués ou directeur général, sous-directeurs et chefs de service, choisis dans son sein ou parmi des personnes étrangères à la Société, mais qui doivent être Fran-

(12) Art. 20 des statuts.
(13) L'Art. 23 des statuts les énumère sans limitation.
(14) Art. 24 des statuts.

çais, justifier de leurs droits civils et politiques et être agréés par le Ministre.

Le Conseil détermine leurs attributions et leurs émoluements.

Le Conseil gère, mais il n'existe que par l'Assemblée dont il émane ; celle-ci légifère, elle a seule le pouvoir délibératif et de décision avec des nuances selon l'une ou l'autre forme qu'elle revêt.

LES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES (15)

L'Assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires. Ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les dissidents et les absents.

Elle est soumise aux règles générales qui régissent normalement les sociétés anonymes, quant à sa convocation, sa composition et son fonctionnement.

Elle est convoquée par le Conseil soit de lui-même, soit sur la requête d'actionnaires groupant un quart du capital, ou par les commissaires en cas d'urgence dans un certain délai et selon certaines formes.

Tous les actionnaires ont droit d'entrée à l'Assemblée, pourvu que leurs actions aient été libérées des versements exigibles.

Nul ne peut représenter un actionnaire à l'assemblée s'il n'est lui-même membre ou représentant légal d'un membre de l'Assemblée, c'est-à-dire d'une personne morale, société ou administration, ou d'une femme, ou de

(15) Art 30 à 36 des statuts ; Art. 12 du cahier des charges.

mineurs ou interdits, sans qu'il soit nécessaire que le représentant soit lui-même membre de la société.

L'Etat est représenté pour sa part de capital par un ou plusieurs délégués nommés par le Ministre chargé de l'Aéronautique civile, et qui ne sont pas tenus non plus d'être personnellement actionnaires.

L'Assemblée est présidée par le Président ou un Vice-Président du Conseil d'Administration, à défaut par un Administrateur délégué par le Conseil. L'ordre du jour est arrêté par le Conseil ou les Commissaires suivant que l'Assemblée est convoquée par celui-là ou par ceux-ci, et il ne peut être mis en délibération que des propositions émanant du Conseil ou, le cas échéant, des Commissaires, et celles qui leur auront été soumises vingt jours au moins avant l'Assemblée avec la signature d'actionnaires représentant le cinquième au moins du capital social.

Ces propositions diffèrent de nature suivant que les Assemblées générales, auxquelles elles sont soumises, sont ordinaires ou extraordinaires.

***

L'Assemblée générale ordinaire (16) est annuelle, tenue dans les six premiers mois qui suivent la clôture de l'exercice, ou convoquée extraordinairement.

Ses délibérations sont prises à la majorité, mais ne sont valables que si elle est composée d'un nombre d'actionnaires présents représentant le quart au moins des actions de capital ou de jouissance de la société. Si cette

(16) Art. 36 à 40 ds statuts.

condition de quorum n'est pas remplie, elle n'est plus exigée à la seconde convocation.

L'Assemblée entend le rapport du Conseil d'administration et celui des Commissaires sur la situation, le bilan, les comptes présentés par le Conseil, elle les discute et les approuve ou les rejette ; vote les décisions concernant les dividendes, le fonds de réserve, l'amortissement ; procède aux nominations des administrateurs et commissaires et détermine leurs allocations.

Elle a généralement tous les droits habituels d'une assemblée générale ordinaire, sauf en ce qui concerne l'autorisation des emprunts.

Ses droits sont ici limités (17).

La loi, le cahier des charges et les statuts prévoient que toute opération d'emprunt de l'entreprise par voie d'émission de bons ou d'obligations doit être autorisée par le Ministre des Finances, après son vote par l'assemblée générale, et que le montant de ces bons ou obligations en circulation ne peut être supérieur au triple du capital social.

L'on a pas été sans remarquer que si, pour garantir les droits et intérêts de la collectivité, les pouvoirs des mandataires, c'est-à-dire du Conseil d'administration, ont été limités par le droit de veto des délégués de la puissance publique, les pouvoirs des mandants, c'est-à-dire de l'assemblée, n'ont subi aucune restriction du même genre.

Bien au contraire, le capital privé dans l'assemblée a pleine majorité des trois quarts sur le capital de l'Etat et maintient ainsi la collectivité dans une situation contraire à ses intérêts et contre laquelle elle est sans garantie.

(17) Art. 14 de la loi; 15 du cahier des charges; 51 des statuts.

Dans cette situation où l'autorité descend de l'assemblée au Conseil, restreindre les pouvoirs du mandataire alors que ceux du mandant restent intacts est un contresens juridique en même temps qu'un illogisme dangereux. Car que devient l'intérêt de la collectivité sans garantie ?

M. Jules Moch avait prévu l'objection et, dans son rapport sur le projet qui fut à l'origine de la loi de 1932, il exposait que l'Etat, même minoritaire, voit ses droits garantis contre un vote de l'assemblée par le fait que ses délibérations ne portent que sur des questions mises à l'ordre du jour par le Conseil, c'est-à-dire discutées par lui, contre lesquelles donc le veto des représentants de l'Etat a pu s'exercer. Le contrôle n'est pas supprimé mais assuré à un stade antérieur.

On avoue volontiers ne pas bien voir la force de cet argument. Il paraît ignorer le texte d'un projet qui devint la loi de 1932 (18) qui, dans son article 10, prévoit que les administrateurs d'Etat « ont le droit de s'opposer à l'exécution » d'une décision du Conseil.

Or, mettre une question à l'ordre du jour, c'est-à-dire la proposer à la délibération de l'assemblée, ne constitue pas l'exécution d'une décision, c'est l'Assemblée qui décidera.

Et même si l'on écarte cette objection, il n'en reste pas moins que la proposition du Conseil quinze jours après la première délibération, et sous réserve des droits du Ministre à la mise en œuvre des pénalités, peut être présentée à l'Assemblée malgré le veto des délégués de la collectivité.

En outre, les commissaires peuvent arrêter l'ordre du jour s'ils usent de leur droit de convoquer l'assemblée

(18) Cf. *Documents parlementaires*. Chambre, N° 5.119, 5 juin 1931.

d'urgence et contre eux il n'y a aucune garantie analogue au veto ; non plus enfin que contre les actionnaires, qui groupant un cinquième du capital social, ont le droit, s'ils soumettent leurs propositions au moins vingt jours avant, de les faire mettre en délibération devant l'Assemblée. La composition du capital d'Air-France rend cette façon de procéder tout à fait aisée. L'Etat n'est pas ici en présence d'un morcellement du capital social entre les mains de nombreux petits actionnaires, mais au contraire en face de quatre groupes importants, les quatre anciennes compagnies, dont l'une, l'Air-Union, a apporté lors de la fusion à elle seule près de 30 % de ce capital.

Il y a donc relativement au fonctionnement de l'assemblée générale ordinaire une lacune. Le danger qu'elle entraîne par manque de garantie dans la collaboration de la collectivité avec les groupes privés est, en dernière analyse, extrêmement limité, car les décisions les plus importantes dans la vie de la société, comme la modification des statuts, sont prises par l'Assemblée générale extraordinaire.

⁂

Elle comprend, comme l'Assemblée générale ordinaire, tous les actionnaires, quel que soit le nombre de leurs actions sans distinction.

La gravité des résolutions qu'elle vote a amené la loi de 1867 sur les sociétés, et le cahier des charges et les statuts de la compagnie, à restreindre les pouvoirs de cette Assemblée par des conditions supplémentaires.

Dans un but de sécurité pour les actionnaires opposants, l'article 31 de la loi de 1867, modifié par les lois des 22 novembre 1913 et du 1er mai 1930, déclare que l'Assemblée

n'est régulièrement constituée et ne délibère valablement que si elle est composée d'actionnaires représentant les trois quarts au moins du capital social.

Ses délibérations sont prises à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, chaque membre ayant autant de voix qu'il possède et représente d'actions.

L'Assemblée ne peut apporter de modifications aux statuts que sur l'initiative du Conseil, et surtout sous réserve de l'approbation du Ministre de l'Air (19).

Cette restriction supplémentaire disposée par le cahier des charges et inscrite dans les statuts, est logique. En effet, l'Etat ne réunissant pas un tiers du capital pour s'opposer aux modifications des statuts, ne pouvait se contenter de la première limitation, celle de la loi sur les sociétés.

L'Assemblée générale ordinaire contrôle annuellement les comptes de gestion de ses mandataires du Conseil en nommant des commissaires (20).

Ils sont obligatoirement choisis parmi les experts comptables agréés par les Cours d'Appel ou les Tribunaux de la Seine. Nommés par une Assemblée, ils sont chargés de faire un rapport à l'Assemblée générale de l'année suivante sur la création de la société, sur le bilan, sur les comptes présentés par le Conseil d'administration.

Ils sont rééligibles.

Toutes les fois qu'ils le jugent convenable dans l'intérêt social, ils ont le droit de prendre communication des livres pour examiner les opérations de la société.

En cas d'urgence, ils peuvent convoquer l'Assemblée générale.

(19) Art. 11 du cahier des charges ; Art. 42 des statuts.
(20) Art. 29 des statuts.

Celle-ci fixe leur rémunération.

En cas d'empêchement ou de refus du ou des commissaires nommés, il est procédé, conformément à l'article 32 de la loi du 24 juillet 1867, à leur remplacement par ordonnance du Tribunal de Commerce, à la requête de tout intéressé.

Depuis l'organisation et le fonctionnement du Conseil jusque dans ceux des Assemblées, si le cadre privé de la société anonyme est respecté, partout apparaît l'intervention de l'Etat.

Très justifiée par l'intérêt général que représente le Service public du transport aérien, elle est bien explicable quand on saura qu'à côté du capital social les subventions alimentent, pour la plus grosse part, les finances de l'entreprise.

CHAPITRE VI

Régime financier

Tandis que la Convention de 1921, régissant les chemins de fer français, érige en principe que l'équilibre du « Fonds commun » est obtenu par la hausse des tarifs et que ce n'est que par dérogation à ce principe que l'Etat fait des avances en cas de nécessité pour parfaire cet équilibre, le principe exactement opposé domine par la force des choses le régime financier du transport public aérien.

Celui-ci ne peut subsister par lui seul.

A côté d'un capital qui, par sa composition d'ensemble, exprime le caractère commercial et privé de l'entreprise, les subventions de la collectivité occupent une telle place que les recettes proprement commerciales sont écrasées par leur masse.

Le Capital (1)

Soumis dans l'ensemble aux règles régissant le capital de toute société anonyme, des considérations d'ordre public ont marqué de certaines particularités sa composition en titres et les propriétés de ceux-ci.

Exprimant dans sa composition d'ensemble le carac-

(1) Cf. Loi statutaire de 1932, art. 11 ; Art. 4, 5 et 6 du cahier des charges; Art. 6 à 18 des statuts.

tère privé et commercial de l'entreprise, il est cependant dans la proportion d'un quart attribué à l'Etat pour lui permettre d'exercer un contrôle *a priori* en participant à la gestion.

L'article 7 des statuts d'Air-France fixe son capital social à la somme de 120.000.000 de francs représentés par 240.000 actions de 500 francs chacune.

Sur ce nombre, 239.400 actions entièrement libérées, sont attribuées aux sociétés apporteuses en rémunération de leurs apports.

Ces sociétés apporteuses sont les quatre sociétés ayant fusionné pour constituer la société unique. Chacune d'elle déclare : « faire apport à la présente société (Air-France) à titre de fusion, de tout l'actif mobilier et immobilier, sans exception, qu'elle possède en quelque lieu qu'il se trouve, tel qu'il existait au 31 mai 1933, ainsi qu'il résulte de la situation arrêtée à cette date ».

La société Air-Orient reçoit en échange	128.386	actions.
La société Air-Union	64.246	»
La C.I.D.N.A.	21.134	»
La S.G.T.A.	25.658	»

Les 600 dernières actions sont à souscrire intégralement en numéraire, les souscripteurs devant être agréés par le Ministre chargé de l'Aéronautique civile.

En outre des actions de capital, il est créé 80.000 actions de jouissance sans valeur nominale qui sont attribuées à l'Etat français, conformément à l'article 11 de la loi statutaire. Elles sont remises entre les mains du receveur des Domaine du siège de la société.

Le nombre de ces actions égal à 25 % du capital global, doit rester dans cette proportion en cas d'augmentation du capital décidée par l'Assemblée générale extraordinaire sur l'initiative du Conseil.

Si l'augmentation a lieu par voie d'émission d'actions payables en espèces, un droit de préférence à la souscription des nouvelles actions sera réservé aux propriétaires d'action de capital anciennes et à l'Etat français au prorata du nombre de titres possédés par chacun d'eux. En outre, il sera créé des actions de jouissance attribuées à l'Etat français en nombre suffisant pour que la proportion de un quart soit toujours respectée.

Ces titres servent de support juridique au contrôle de l'Etat opéré de l'intérieur. L'Etat devenu actionnaire a logiquement droit à avoir une part de gestion correspondant à sa part de capital.

Ce système rendant le contrôle *a priori* naturel le rend certainement plus aisé.

***

Le même souci de contrôle a commandé les restrictions dont on entoure la circulation des titres de la Société pour les conserver entre les mains d'actionnaires sûrs qui ne compromettront pas l'avenir d'intérêt national de l'entreprise.

Alors que normalement les titres d'une société anonyme sont au porteur et négociables, passé un certain délai, même libérées les actions d'Air-France restent nominatives (2).

Leur cession (3) a lieu, comme il se doit pour un titre nominatif, par une déclaration de transfert signée par le cédant et remise à la société, mais le transfert est ici obligatoirement soumis à l'agrément du Ministre de l'Air

(2) Cf. Art. 10 des statuts et art. 11 du cahier des charges.
(3) Cf. Art. 11 du cahier des charges; art. 16 des statuts.

et n'est définitivement opéré qu'après cet agrément. En cas de refus, le Ministre doit notifier sa décision dans le délai de quinze jours francs et peut, si la demande de cession est maintenue, acquérir les actions à vendre dans le délai d'un mois à dater de cette notification, pour le compte de l'Etat, avec l'autorisation des Chambres.

Cette disposition de l'article 11 du cahier des charges reste assez mystérieuse. Est-ce un moyen possible de tourner la loi statutaire qui n'attribue que 25 % du capital à l'Etat et dont le texte n'a été voté par le Sénat que parce que l'Etat reste minoritaire ? Mais si le Ministre peut acquérir des titres comme on vient de le voir, on ne comprend plus. Et il les acquiert avec l'autorisation des Chambres, c'est-à-dire que le législateur prête la main à cette fraude à la loi que lui-même a faite. A-t-on voulu laisser la porte ouverte à une étatisation plus complète de la Compagnie. En tout cas, elle ne saurait être qu'entièrement illégale.

Pour le reste, il en va des actions d'Air-France comme de celles de toute société anonyme. Les statuts décident que les actions de capital et de jouissance ont toutes même droit de vote : pas d'action de capital à vote privilégié, puisque l'Etat n'a primitivement que des actions de jouissance. Cette disposition n'est qu'un corollaire de l'attribution à l'Etat de 25 % du capital et de la gestion qui resterait lettre morte, si la création d'action à vote plural réduisait à néant l'influence des représentants de l'Etat dans les votes.

Mais ayant le même droit de vote, quelle que soit leur nature, les actions n'ont pas les mêmes droits aux répartitions et c'est logique.

Seules les actions de capital ont droit à un premier dividende non cumulatif de 6 % (4) du capital dont elles sont libérées et non amorties.

La répartition des bénéfices nets, c'est-à-dire des produits annuels de la société sous déduction de tous frais généraux, charges sociales, participations, intérêts, amortissements, provisions jugées nécessaires par le Conseil, cette répartition se fait dans l'ordre suivant :

1° 5 % pour constituer la réserve légale ;

2° Paiement aux actions de capital d'un premier dividende de 6 % de leur montant en capital ;

3° 10 % du solde pour le Conseil ;

4° Le solde qui demeure après prélèvement des sommes que sur la proposition du Conseil, l'Assemblée générale juge utile d'affecter à toutes provisions, fonds de réserve et à tous reports à nouveau, ce solde est réparti entre toutes les actions sans distinction de catégorie.

On doit noter qu'ici, contrairement à ce que la loi a décidé pour la Compagnie Générale Transatlantique, il n'y a aucune limite maxima à la rémunération du capital.

A côté de son capital actions, la Société Air-France n'a pas de capital obligations. Le transport aérien n'a pas, en effet, à emprunter, comme doivent le faire les compagnies de chemin de fer pour faire face aux énormes dépenses de construction et d'entretien de l'infrastructure.

Etat et collectivités le déchargent du lourd fardeau de la construction des aérodromes qu'il ne pourrait ajouter à l'énorme masse des frais d'exploitation, puisqu'il ne peut balancer ces derniers que par l'appoint d'abondantes subventions.

(4) Art. 45 des statuts.

SUBVENTIONS

Grosso modo, la masse des subventions représentait en 1936 les 60 % des ressources globales annuelles de la société.

Celle-ci est concessionnaire du réseau défini par la convention du 30 mai 1933, pour une durée de 15 ans, avec le monopole des subventions, dont le montant total a été fixé primitivement à un maximum susceptible de révision périodique, que les circonstances ont fait modifier avant terme et dont l'attribution a lieu forfaitairement.

Après définition des services et de leur fréquence qu'elle impose en contre-partie, la convention du 30 mai 1933 entre l'Etat et la société unique décide, dans son article 4, que « l'ensemble des subventions allouées à l'entreprise ne pourra, en aucun cas, dépasser la somme de 94.500.000 francs pour la période s'étendant du 1er juin (date à laquelle commença l'exploitation de la Société Centrale, devenue la Société Air-France) au 31 décembre 1933 et qui correspond pour un exercice entier à un maximum de 154.000.000 de francs.

Ce maximum sera réduit pour chacun des exercices suivants :

150 millions pour 1934,
145 millions pour 1935,
140 millions pour 1936,
135 millions à partir du 1er janvier 1937 et par année.

Ces subventions ne peuvent se cumuler avec aucun autre subside imputé sur les crédits inscrits au budget de l'Etat.

L'article 4 *bis* de la convention prévoit que, « à partir du 1er janvier 1936, l'entreprise ristournera à l'Etat la moitié de l'augmentation des recettes commerciales effectuées au cours de l'année précédente, par rapport aux recettes de même nature effectuées au cours de l'année 1934 prise comme base ». Le montant de cette ristourne ne sera pas versé à l'Etat, mais restera acquis à la Compagnie à titre d'acompte sur la subvention de l'exercice en cours.

L'Etat se libère des sommes dues en exécution de la convention par virement au crédit du compte que l'entreprise doit avoir, soit au service des chèques postaux, soit chez un comptable du Trésor public.

L'ordonnancement de la subvention est fait mensuellement sur production au Ministère de l'Air des pièces justificatives des voyages effectués.

L'Etat ne garantit l'entreprise contre aucune autre concurrence, mais s'engage à ne subventionner aucune autre entreprise sur les lignes définies par l'article 2 de la convention, tant que cette convention restera en vigueur (5).

Au même titre qu'un autre concessionnaire de service public de transport obtient un monopole de permission de voirie, par exemple, Air-France bénéficie pour l'exploitation du service public de transport aérien d'un monopole de subvention.

Selon la loi statutaire (6) pour les contrats de plus de 5 ans — et Air-France bénéficie d'une convention de 15 ans — le taux de la subvention forfaitaire pourra être revisé tous les 5 ans par un avenant passé dans les conditions de la présente loi.

La revision du forfait devra être demandée par l'une

(5) Art. 9 de la Convention.
(6) Art. 12.

des parties, Etat concédant ou Société concessionnaire, au moins 6 mois avant l'expiration de chaque période de 5 ans.

En cas de désaccord entre les parties, il sera fait appel à l'arbitrage d'une commission composée de trois membres, dont l'un sera désigné par le Ministre chargé de l'Aéronautique civile, le deuxième par la compagnie exploitante et le troisième par le président de la section du Contentieux du Conseil d'Etat.

Chacune des parties aura le droit, après avoir pris connaissance de la décision, de dénoncer la convention au moyen d'une lettre recommandée avec accusé de réception, cette dénonciation ne prenant effet qu'après un délai de trois mois.

Qu'est-ce qu'un arbitrage où, après décision de l'arbitre, la partie mécontente peut dénoncer la convention ? On avoue ne pas connaître d'arbitrage de cette sorte. C'est une erreur de terminologie. La procédure organisée par la loi est une procédure spéciale que rendait nécessaire l'inégalité de force des parties en présence.

Pour que la décision du soi-disant arbitre soit exécutée par l'Etat, il faut une approbation du Parlement, puisqu'elle entraîne modification des crédits budgétaires. Ce vote est incertain. En cas d'un vote défavorable, la société exploitante reprend sa liberté et peut dénoncer la convention qui la lie à la puissance publique.

Nouvel exemple de la difficulté d'aménagement des relations entre l'Etat et une personne privée collaborant sur un même plan et dans une même entreprise. Des deux collaborateurs, l'un poursuit un intérêt purement économique, l'autre n'est dans l'affaire que dans un but supérieur d'intérêt public. L'Etat déguisé en actionnaire d'une

société anonyme n'en demeure pas moins force et puissance publique.

Sans attendre le terme de cette révision quinquennale par la loi, les circonstances ont imposé une révision dès 1934 et d'autres par la suite. Un avenant signé le 18 décembre 1934, et approuvé par le décret le 18 mars 1935, porta le maximum des subventions d'Etat à 152.412.000 francs pour 1935 et 147.922.000 francs pour 1936, augmentation motivée par les essais et études de traversées entièrement aériennes de l'Atlantique sud entre Dakar et Natal, et pour l'entretien et les réparations des appareils d'expériences que l'Etat donnait à la compagnie pour ces tentatives.

Par la suite, le décret-loi du 16 juillet 1935, décidant un prélèvement de 10 % sur toutes les dépenses publiques, aboutit à une diminution du plafond de la subvention que le troisième avenant du 25 mars 1936, approuvé par décret du 2 avril 1936, fixa à 139.500.000 francs par application de ce décret.

Cette diminution fut, il est vrai, balancée par deux mesures d'allégement : suppression de l'article 4 de la convention portant prélèvement par l'Etat, à partir du 1er janvier 1936, de la moitié de l'augmentation des recettes commerciales par rapport à 1934, dont le total devait servir d'acompte sur le montant de la subvention ; d'autre part, les dépenses de rétribution du personnel de la Compagnie furent réduites elles aussi de 10 % par ce décret-loi du 16 juillet 1935.

Enfin, répondant aux nécessités créées par la dévaluation du franc et la hausse des prix, un quatrième avenant à la convention (7) a été signé le 27 avril 1937 et approuvé

(7) *Cf. J. O.* du 20 mai 1937.

par décret du 15 mai 1937. Le chiffre global des subventions allouées à l'entreprise y est porté, sans pouvoir en aucun cas dépasser le maximum, à 178.050.000 francs pour 1937 et 192.000.000 de francs pour 1938, sous réserve de l'octroi par le Parlement du crédit nécessaire au paiement des subventions, et sans préjudice de l'application éventuelle en 1938 des dispositions de l'article 12 de la loi statutaire, c'est-à-dire de la révision quinquennale arrivant à terme.

Les chiffres que fixent la convention et les avenants postérieurs sont des chiffres maxima, ils constituent une limite qui en fait est toujours atteinte, mais qui pourrait ne pas l'être, étant donné le mode d'attribution des fonds de subvention.

***

L'article 12 de la loi statutaire déclare : « Les subventions accordées par l'Etat auront un caractère forfaitaire et seront fixées et attribuées pour chaque ligne séparément ».

Avant cette loi, les compagnies exploitantes recevaient des subventions de l'Etat selon un système compliqué de primes basées sur des coefficients nombreux. Système mal étudié et mal compris qui incitait les bénéficiaires, pour profiter du montant maximum de ces primes allouées au kilomètre, à exploiter des lignes longues, sans aucun souci du trafic et du rendement économique du transport.

La convention du 30 mai 1933 attribue les primes selon un forfait déterminé pour chaque ligne séparément : tant au kilomètre, en tenant compte de trois éléments : la nature plus ou moins facile ou dangereuse du parcours,

la longueur de ce parcours et le nombre de services qui y sont imposés.

Les forfaits sont ainsi très variés : depuis Paris-Londres, ligne pour laquelle la compagnie reçoit 9 francs par kilomètre, jusqu'à Natal-Santiago du Chili, pour laquelle elle reçoit 29 francs.

Le parcours Atlantique sud Dakar-Natal, que le quatrième avenant oblige à effectuer par voie entièrement aérienne, est dans des conditions spéciales ; cet avenant accorde à la Compagnie 250.000 francs par voyage simple et 390.000 francs à partir du 1er janvier 1938.

Les subventions sont allouées pour tout voyage régulier entièrement « effectué » sur une étape dans les conditions prévues à la convention et au cahier des charges (8).

N'est considéré comme « voyage effectué » qu'un voyage dont la durée n'aura pas dépassé le double du temps prévu à l'horaire homologué.

La subvention est attribuée dans les mêmes conditions pour les voyages supplémentaires ou de remplacement justifiés par le transport de fret payant ou la correspondance entre les sections.

Toutefois, la subvention ne sera accordée pour ces voyages que dans la limite des crédits annuels alloués pour la ligne considérée, après rétribution des voyages régulièrement effectués.

Pour éviter toute discussion, l'article 3 de la convention fixe les escales et les distances de bout en bout de chaque ligne.

Le calcul des subventions est prévu à un taux tel par kilomètre que leur total, ajouté aux recettes commercia-

(8) Art 3 du cahier des charges.

les, équilibre le compte d'exploitation de chaque ligne, en y ajoutant sa quote-part d'amortissement et de frais généraux, plus une marge nécessaire pour amortir les variations économiques possibles influençant les prix.

On obtient ainsi un chiffre global qui peut être comprimé ou suffire à parer à une augmentation de trafic.

C'est ainsi que le décret du 16 juillet 1935 a pu imposer une réduction de 10 %, ainsi également que le troisième avenant du 25 mars 1936 a ajouté à l'article 2 de la convention un nouveau paragraphe portant qu'à partir du 1er janvier 1936 la Compagnie exécutera en Europe, sur les indications données par le Ministre de l'Air, d'autres voyages, en outre des services déjà prévus par la convention, sans qu'elle soit tenue de dépasser pour ces nouveaux voyages un total de 500.000 kilomètres par an, et cela sans augmentation du crédit budgétaire qui lui est alloué. Sans un sou de plus, la Compagnie doit pouvoir arriver à augmenter la fréquence des services sur les lignes exploitées.

On l'a vu, le système d'attribution des fonds accordés par l'Etat cherche à tenir compte des conditions d'exploitation particulières à chaque ligne, mais s'il suit la réalité dans le détail, on ne peut que constater son manque de souplesse et d'adaptation dans l'ensemble aux conditions économiques si variables de notre temps. Il ne permet pas d'automatisme dans l'évolution. Grave défaut corrigé pour une part grâce aux révisions quinquennales et surtout aux avenants qui peuvent les précéder. Mais révisions et avenants ne sont que des à-coups brusques et espacés, auxquels serait de loin préférable une adaptation continue, progressive et souple.

Pour être complet, il faut ajouter que la Société voit le chiffre des subsides qu'elle reçoit de l'Etat augmenté de

l'aide que lui fournissent soit des Gouvernements étrangers, soit des Gouvernements coloniaux intéressés à l'exploitation et au développement de certaines lignes aériennes. Son chiffre se montait en 1935 à 11,3 millions, et en 1936 à 12,6 millions.

En outre, mais sous deux formes détournées, dont la première est même déguisée, des ressources extérieures viennent s'ajouter aux recettes commerciales de la Compagnie.

Elle est liée à l'Administration des Postes par un contrat qui, en contre-partie du transport du courrier, lui abandonne le produit des surtaxes perçues. Or, le taux de ces surtaxes est nettement supérieur au prix du service rendu. Mais quelle est l'exacte valeur de ce service et de combien dépasse-t-elle le taux de la surtaxe ? Cette subvention déguisée est inchiffrable d'une façon précise.

L'autre subvention détournée est faite à la Compagnie non pas en argent, mais en matériel.

Le deuxième avenant du 18 décembre 1934 et le troisième du 25 mars 1936, ont décidé que la Compagnie exécuterait des voyages d'études, puis un service postal aérien sur le tronçon Dakar-Natal. Dans ce but, l'Etat a donné à l'entreprise et laisse à sa disposition pendant la durée de la convention, à raison de 1 franc par cellule ou moteur, les appareils prototypes Latécoère 300, Blériot 519, Farman 220, Couzinet 70. Le quatrième avenant de mai 1937 y a ajouté deux hydravions Latécoère 301, 3 Farman 220, les prototypes Lioré 40 et Loire 102.

Ces appareils, livrés à l'entreprise en ordre de marche avec leurs équipements, sont entretenus et révisés à ses frais. Le quatrième avenant a supprimé un forfait de 3 millions par an, en plus des subventions, accordé par

le troisième avenant pour contribuer aux frais d'entretien. L'Etat supporte le seul risque de perte ou d'avarie grave en cours d'utilisation.

Un régime spécial analogue a été prévu pour l'étude de l'exploitation d'un service sur l'Atlantique Nord (9).

Crédits alloués par les Gouvernements étrangers ou coloniaux, concours détourné de l'Administration des Postes, aide indirecte par la politique gouvernementale du matériel, tout cela augmente singulièrement le chiffre primitif de la subvention directe accordée par la Convention et permettant à la société d'équilibrer ses frais d'exploitation, car dans la balance ses recettes purement commerciales sont plutôt légères.

Recettes commerciales

En 1935, elles étaient de 53 millions.

En 1936, de 66.216.782 francs.

Elles proviennent de trois sources : les passagers, les messageries, la poste. Celle-ci fournit la part la plus importante.

Sa place relative dans l'ensemble des recettes est considérable par le fait que le volume des ressources tirées des passagers est très entamé par les obligations qu'impose le cahier des charges à la Compagnie de consentir des réductions de tarif aux fonctionnaires, militaires, diplomates et pensionnés, et de réserver chaque mois un nombre déterminé de places gratuites ou à réduction à la disposition du Ministère de l'Air.

Les messageries ne constituent qu'un trafic d'appoint.

(9) Convention entre l'Etat et la Cie Air-France-Transatlantique du 28 mai 1937.

De la faible valeur des recettes commerciales en face des subventions reçues, on déduit logiquement qu'une telle entreprise concessionnaire de transport public, et jouissant du monopole de fait que lui assure le monopole des subventions, doit être soumise à un contrôle extérieur sévère qui s'ajoute au contrôle intérieur assuré par la participation de l'Etat au capital social et à la gestion du conseil et de l'assemblée.

CHAPITRE VII

Contrôles extérieurs (1)

De par la mise en œuvre de la loi statutaire du 11 décembre 1932, Air-France est une société anonyme, un organisme privé dont le degré d'autonomie pour ses opérations de gestion, pour paraître assez large, n'en est pas moins en dernière analyse extrêmement limité.

Restreint d'abord par un contrôle intérieur *a priori* qui, bien que s'insérant avec aisance et naturel dans la vie courante de l'entreprise, grâce au détour habile de la participation de l'Etat au capital, est malgré tout étroit et étendu à toutes les questions de gestion, il est encore largement entamé par deux contrôles extérieurs, l'un préalable et *a priori*, l'autre d'exécution et *a posteriori* qui complète le premier et achève d'enserrer l'entreprise dans un réseau de réglementations si serré qu'il ne lui laisse guère la liberté d'aucun geste.

Contrôle préalable

Il ne délaisse aucun des éléments concourant à l'exploitation et consiste surtout en agréments et autorisations obtenus du Ministre, concernant les titres du capital, le

(1) Cf. Cahier des charges, art. 26 à 29 ; Loi de 1932, art. 15 et 16.

personnel, le matériel et l'exploitation proprement dite.

Le transfert des actions de la Compagnie, qui doivent rester nominatives, nécessite une inscription sur les registres de la Société. Cette inscription permet le contrôle du transfert. Il est soumis à l'agrément du Ministre de l'Air, qui le rendra définitif.

L'autorisation de deux Ministres, celui de l'Air et celui des Finances, est rendu obligatoire par l'article 14 de la loi statutaire pour toute opération d'emprunt et limite le montant des bons et obligations en circulation au triple du capital social de la société.

***

Le personnel technique de bord doit, pour des raisons de sécurité, être muni des certificats, brevets et licences exigés par les règlements en vigueur ; en outre, il doit être agréé par le Ministre de l'Air, d'après des conditions d'heures de vol préétablies.

La loi statutaire du 11 décembre 1932 (2) et le cahier des charges (3) prévoyaient que la Compagnie devait soumettre au Ministre de l'Air, dans les six mois de la signature de la convention, le statut de son personnel pour approbation, ainsi que plus tard ses modifications.

Le décret du 30 août 1934 a approuvé le statut présenté.

Par application de l'article 19 de la loi statutaire, le personnel volant et le personnel mécanicien de l'entreprise élisent chacun, pour deux ans, un délégué à la sécurité chargé de contrôler les mesures destinées à l'assurer.

(2) Article 20.
(3) Article 14.

Enfin, en conformité des lois et règlements en vigueur, l'entreprise doit réserver aux anciens militaires un certain nombre d'emplois.

⁂

Le contrôle *a priori* du matériel, qui porte d'une façon extrêmement détaillée sur les appareils et leur utilisation, dans un intérêt de protection et de sécurité, s'exerce logiquement en premier lieu sur les contrats de commande, dans le but de prévenir le détournement de la subvention versée au profit de constructeurs, comme cela avait lieu couramment avant 1932 par le détour des « unions personnelles » de constructeurs-administrateurs qui se passaient des commandes à eux-mêmes.

L'article 18 de la loi et l'article 16/5° du cahier des charges, portent que le Ministre pourra exiger que l'ensemble du matériel volant soit, jusqu'à concurrence de la moitié des planeurs et de la moitié des moteurs, fourni par des constructeurs n'ayant avec l'entreprise aucune attache directe ou indirecte, notamment comme actionnaires. Ce pourcentage est estimé d'après les valeurs d'achat du matériel.

Pour que cette disposition ne reste pas lettre morte, à moins d'autorisation spéciale donnée par le Ministre pour chaque cas particulier, les avions et moteurs en service devront être la propriété de l'entreprise. D'autre part, les contrats d'achat, de vente, de cession ou location de matériel volant, planeurs et moteurs, quelle qu'en soit la valeur, ainsi que les contrats de réfection ou de transformation de ce même matériel lorsqu'ils correspondent à une charge de plus de 50 % de la valeur du neuf, sont soumis à l'approbation du Ministre de l'Air. Celui-ci doit statuer

dans un délai de 15 jours à dater du jour où il a reçu communication du contrat. A défaut de réponse dans ce délai, l'entreprise est libre de passer comme elle veut ses commandes.

Les appareils affectés aux services définis par la convention doivent avoir été agréés à cet effet par le Ministre de l'Air.

Dans un but de protection de l'industrie nationale, ils doivent être d'origine française, c'est-à-dire que planeurs et moteurs doivent avoir été construits en France ou dans les colonies, protectorats et territoires sous mandat, par une société française, et porter un nom français ou celui d'une société française.

Toutefois, le Ministre de l'Air pourra, dans des cas exceptionnels et pour des machines déterminées, en nombre limité, autoriser l'entreprise à déroger partiellement ou totalement à ces prescriptions, c'est-à-dire à faire construire en France sous licence étrangère ou à acheter un appareil à l'étranger.

Dans le but d'assurer un maximum de sécurité (4), les appareils de la Compagnie, pour être agréés, doivent satisfaire aux conditions réglementaires à la date à laquelle l'agrément est demandé.

Pour éviter toute application arbitraire du Ministre, l'agrément est de droit si les conditions publiées au *Journal Officiel*, ainsi que leurs rectificatifs, sont remplies. Elles visent la délivrance du certificat de navigabilité, l'équipement obligatoire par appareil radiotélégraphique d'un type agréé, et les qualités générales de sécurité, vitesse, confort, décollage et atterrissage.

---

(4) Cf. Art. 16, Cahier des charges modifiée par les 3e et 4e avenants.

Les appareils ont en outre à satisfaire à des conditions spéciales à chaque ligne. Le Ministre les définit. Ainsi un même appareil peut faire l'objet de plusieurs décisions d'agrément relatives à des services différents.

Toute décision d'agrément précise, outre le service pour lequel l'avion est agréé, les conditions d'emploi correspondantes, en particulier la charge totale maxima autorisée, la répartition des différents poids, la catégorie de plans d'eau ou de terrain utilisables, les caractéristiques des appareils de radio équipant l'avion en fonction du service, et les restrictions ou particularités d'emploi résultant de l'appareil ou du service.

En cas de modifications des conditions d'agrément pour un service déterminé, les appareils préalablement agréés pour ce service depuis quatre ans au moins et qui ne satisfont plus aux nouvelles conditions, doivent être retirés de ce service au plus tard deux ans après la date de ces modifications ; ceux qui sont agréés depuis moins de quatre ans doivent l'être au plus tard six ans après la date d'agrément.

En dehors du jeu normal de ces dernières dispositions, le Ministre se réserve de modifier ou de rapporter une décision d'agrément dans les cas suivants : lorsque l'entreprise est demanderesse ou consentante, lorsque la sécurité risque d'être gravement compromise par le maintien intégral de l'agrément, lorsque les conditions techniques d'exploitation ont été modifiées au point de nécessiter une révision immédiate des conditions particulières d'agrément. Ces modifications ne donnent droit à aucune indemnité pour l'entreprise.

Les appareils (5) affectés à l'exploitation déterminée par

(5) Art. 19 du cahier des charges.

la convention ne doivent pas avoir d'autre utilisation que celle prévue à ladite convention et doivent être strictement réservés aux services pour lesquels ils ont été agréés.

Le Ministre peut exceptionnellement, et pour une durée limitée à six mois, autoriser la mise en service d'avions non encore agréés.

Que l'agrément du Ministre ne soit pas définitif et qu'il le puisse retirer, n'est-ce pas là une porte ouverte à l'arbitraire ? Il est vrai que le retrait ne peut avoir lieu que dans certaines conditions. Le danger subsiste cependant. Pour l'éviter, le cahier des charges, dans son texte primitif (article 16/4°), avait prévu l'obligation pour le Ministre de prendre l'avis du comité consultatif de l'exploitation technique du Conseil Supérieur des Transports aériens. Il en résultait des lenteurs et l'avenant du 25 mars 1936 a rédigé un nouvel article 16 qui supprime cette obligation.

Certificat de navigabilité, conditions spéciales pour la mise en service d'appareils sur chaque ligne, voilà un contrôle préalable des éléments techniques de l'exploitation que justifie pleinement la tâche des Pouvoirs publics de veiller à la sécurité, c'est-à-dire à l'ordre public. Mais est-ce justifié de leur part de pousser le contrôle préalable jusqu'au fonctionnement même de l'exploitation commerciale proprement dite, horaires, tarifs et contrats de participation ?

***

La loi statutaire avait interdit à la Société, par son article 17, de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect relatif à l'aviation dans toutes les sociétés ou entreprises en France, dans les colonies, protectorat ou territoires sous mandat.

Le décret-loi du 30 octobre 1935 a annulé cette disposition. Elle gênait le développement et l'expansion de l'exploitation du réseau français, alors que les compagnies étrangères concurrentes ne subissaient aucune limitation de ce genre.

Le nouvel article 17 dispose seulement « qu'il est interdit à toute société subventionnée par l'Etat de prendre ou de conserver une participation dans d'autres sociétés ou d'effectuer des opérations autres que les services prévus dans la convention, sans autorisation expresse du Ministère de l'Air ».

Les horaires sont proposés par la Compagnie, qui doit envoyer ses propositions au moins un mois avant au Ministre. Celui-ci a seul le droit de décider et de les fixer.

La Compagnie a, au contraire, le droit de fixer les tarifs applicables sur les lignes. Mais elle doit, dans le délai minimum d'un mois avant la date prévue pour leur mise en vigueur, les faire connaître au Ministre. Ils ne deviennent définitifs que si le Ministre, dans les dix jours qui suivent leur date de réception, ne s'est pas opposé à leur mise en application.

Que penser de ce contrôle, si ce n'est qu'il est excessif ? Pour les horaires, d'ailleurs, il ne s'agit même plus d'un contrôle puisque le pouvoir de décision est passé au Ministre. Rien, ni l'intérêt public, ni l'intérêt national, n'imposait comme précédemment cette intrusion dans le domaine de la Compagnie qui devrait être le plus réservé, celui de l'exploitation commerciale. Horaires et tarifs sont l'arme dont une entreprise doit conserver toujours le libre maniement. Les abus qui naissent d'ordinaire d'une situation de monopole n'étaient pourtant pas à craindre ici, car le réseau de la Compagnie est international et soumis à la concurrence des entreprises étrangères.

Dans cette lutte de la concurrence, tout défaut d'adaptation souple et rapide des horaires et tarifs au trafic est une faute irréparable.

Les délégués d'Etat à l'assemblée et au conseil exercent un contrôle interne sur la gestion de l'entreprise qui devrait ici suffire, d'autant plus que cette gestion est soumise en dernier lieu au contrôle d'exécution.

Contrôles d'exécution

Les contrôles préalables consistent en agréments et autorisations divers accordés par le Ministre. Ce sont des corps de fonctionnaires, et non plus une autorité individuelle, qui exercent les contrôles d'exécution : contrôle technique, contrôle du trafic, contrôle administratif et financier.

Le nouvel article 26 du cahier des charges, rédigé par le troisième avenant du 25 mars 1936, dispose que tout le matériel volant de la Société est soumis au contrôle permanent exercé par des fonctionnaires des services du Ministère de l'air désignés par le Ministre et par le personnel de l'organisme délégué à cet effet dans le centre correspondant (par exemple le Bureau Véritas).

Le contrôle technique a pour but de renseigner le Ministre de l'Air sur la conformité des appareils aux conditions d'agrément. Il doit en outre mettre en évidence les infractions de l'entreprise, dans l'emploi du matériel, soit aux règles de circulation aérienne, soit aux stipulations des cahiers des charges ou de la convention.

Pour permettre ce contrôle, l'entreprise doit fournir des rapports à la demande de l'Administration. Tout appareil

agréé ou autorisé doit emporter à son bord un cahier dit « cahier d'agrément » d'un modèle fixé par le Ministre, dans lequel sont mentionnés les caractéristiques générales et dimensions principales de l'appareil, l'épure de centrage, le rappel des diverses décisions d'agrément ou d'autorisation.

Fonctionnaires désignés et personnel de l'organisme délégué sont habilités en permanence pour le contrôle et ont accès sur les terrains et dans les bâtiments. L'indisponibilité d'un appareil doit être signalée immédiatement par l'entreprise, si elle doit dépasser dix jours. Si elle est due à une avarie ou à un accident, un rapport est rédigé, et surtout en cas de destruction un procès-verbal doit être dressé par les autorités locales.

Le Ministre peut ordonner comme mesure de contrôle des essais en vol.

L'article 26/5° (6) du cahier des charges, en vue de faciliter les contrôles inopinés, institue une réquisition spéciale établie par le Ministre, sur n'importe quelle ligne exploitée par la Compagnie. Cette réquisition est indépendante des passages gratuits prévus à l'article 24 du même cahier. Sur présentation de cette réquisition, tout fonctionnaire officiellement chargé d'une mission de contrôle technique pourra embarquer immédiatement à bord des appareils, avec un droit absolu de priorité. Cependant, ce droit n'est pas opposable aux passagers payants (c'est-à-dire ayant acquitté au moins 25 % du tarif officiel) ayant retenu leurs places. L'usage de cette réquisition spéciale est strictement réservé à l'exécution du contrôle technique de l'article 26.

(6) Nouvel article 26 du 4e avenant.

Le contrôle du trafic est effectué en France par les fonctionnaires du Ministère, et à l'étranger par le personnel habilité (8). Les contrôleurs se font présenter les billets, qui doivent mentionner le tarif appliqué.

Pour permettre l'exécution du contrôle administratif et financier, la Société doit fournir à l'Administration certains documents sociaux : bilan, compte de profits et pertes, rapport du ou des commissaires aux comptes, procès-verbal de l'assemblée des actionnaires.

Un arrêté du 11 mai 1933 (9) règle le type fixé pour le bilan et le compte de profits et pertes.

La Société doit communiquer également la composition de son conseil d'administration et ses modifications, ainsi que la liste de ses actionnaires, avec indication pour chacun d'eux du nombre des titres qu'il détient.

Semestriellement, en double exemplaire, elle adresse un état-situation de son personnel et de son matériel.

Une commission de contrôle a été prévue par l'article 16 de la loi statutaire (ancienne Commission de vérification des comptes des Sociétés de navigation aérienne, à laquelle la loi de 1932 a donné une existence légale). Elle fonctionne au Ministère ; les administrateurs d'Etat de la Société ne peuvent en faire partie ; elle doit établir un rapport annuel sur le fonctionnement de la Société, après avoir pris connaissance à son gré de tous documents et de toute comptabilité.

Les frais de visite et d'essais de contrôle sont à la charge de l'entreprise (7).

(7) Conformément à l'art. 25 de la loi de finances du 30 juin 1933.
(8) Art. 27 du cahier des charges.
(9) Cf. J. O. du 20 mai.

En outre, le Ministre peut déléguer soit au siège, soit dans les différentes escales, des fonctionnaires chargés d'une mission de contrôle permanente ou temporaire, auxquels l'entreprise est tenue de fournir tous renseignements utiles, mais qui, en aucun cas, ne pourront intervenir dans le fonctionnement de la Société.

Contrôles sur Contrôles. Ce régime de réglementation et de surveillance doit être un régime d'autorité : à tout manquement, à toute faute doit correspondre une sanction.

CHAPITRE VIII

Sanctions (1)

Elles sont entraînées par l'inobservation des dispositions contenues dans la loi, les décrets pris en application, la convention et le cahier des charges.

Elles diffèrent par l'autorité qui les prononce, car elles sont diverses par leur gravité, proportionnée à celle de la faute qui les entraîne.

Elles sont énumérées par l'article 23 de la loi statutaire comme suit :

l'avertissement,

les pénalités pécuniaires,

la résiliation de la convention sans indemnité au profit de l'Etat,

la résiliation avec indemnité au profit de l'Etat.

Les deux premières sont prononcées par le Ministre de l'Air seul.

Les deux autres doivent faire l'objet d'un décret pris par le Ministre de l'Air, mais délibéré en Conseil d'Etat.

Enfin, dans certains cas, la résiliation a lieu de plein droit.

L'avertissement est l'arme la plus légère de cet arsenal.

(1) Cf. Art. 29 à 33 du cahier des charges ; Art. 7 de la Convention ; Art. 23 à 25 de la loi de 1932.

Elle n'entraîne aucune conséquence. C'est une sanction de principe qui met l'entreprise sur ses gardes.

Plus graves sont les pénalités pécuniaires. L'article 29 du cahier des charges les détermine pour inexécution ou retard dans les services imposés par la convention, infraction aux règlements techniques ou de personnel, faute dans les horaires ou les tarifs, inobservation des règles concernant le jeu du veto des administrateurs d'Etat.

Chaque fois qu'un voyage régulier prévu à l'horaire n'a pas été « entrepris » sur une étape, à moins que ce soit en raison de circonstances atmosphériques ou marines, ou pour cas de force majeure, l'entreprise est frappée d'une pénalité de 2.000 francs à la première infraction au cours d'un exercice, de 5.000 francs à la seconde au cours du même exercice et de 10.000 francs aux infractions suivantes.

N'est considéré comme voyage « entrepris » qu'un voyage ayant atteint sur une étape au moins un tiers du parcours.

Sauf cas de force majeure ou nécessité d'attendre les correspondances d'une autre ligne, tout retard au départ d'une étape excédant 5 minutes (1/4 d'heure pour les hydravions) entraîne une pénalité de 100 francs pour chaque quart d'heure supplémentaire, sans que le maximum de pénalité puisse dépasser 1.000 francs pour l'étape correspondante.

Lorsqu'un voyage a été exécuté soit avec un appareil ne répondant pas aux conditions techniques imposées par les articles du cahier des charges 16, 17 et 18, soit utilisé dans des conditions non conformes à ces articles, soit avec du personnel technique ne répondant pas aux exigences de l'article 14, l'entreprise est frappée :

au cours d'un même exercice budgétaire, d'une pénalité

égale au 1/5 du montant de la subvention acquise au cours dudit voyage pour la première des infractions ;

égale aux 2/5 pour la seconde ;

et ainsi de suite, sans que la pénalité puisse dépasser le montant de la subvention.

Toutefois, si un accident de fonctionnement entraîne le fait qu'un appareil de bord ne répond plus aux conditions, il n'y a pas de pénalité pour l'étape pendant laquelle l'incident a lieu.

Si l'infraction consiste dans l'absence ou la défectuosité d'appareils de bord (autre que ceux de radio), la pénalité ne peut dépasser 2.000 francs par voyage.

Si l'entreprise met en vigueur des horaires non homologués ou des tarifs auxquels l'Administration s'est opposée, ou si elle les applique avant la date de leur mise en vigueur, elle est frappée de 5.000 francs d'amende à la première infraction et de 10.000 aux infractions suivantes.

Si les horaires ou les tarifs sont proposés ou communiqués sans respecter le délai fixé par les articles 21 et 22 du cahier des charges, la pénalité s'élève à 100 francs par jour de retard.

Si le Conseil d'Administration, relativement aux règles déterminant le jeu du veto des administrateurs (article 9 du cahier des charges), a passé outre aux observations du Ministre sur le bien-fondé de cette décision de veto, le Ministre peut frapper la Compagnie d'une pénalité équivalente au montant des subventions acquises au cours d'une période dont la durée fixée par lui sera au maximum d'un mois.

Les pénalités sont notifiées chaque mois au moment de l'ordonnancement de la subvention ou quand l'Administration a connaissance de l'infraction.

L'exonération totale ou partielle des pénalités ne peut constituer qu'une mesure gracieuse. Elle doit toujours être motivée par des circonstances spéciales et ne peut être accordée que sur une décision directe et personnelle du Ministre.

Pour les fautes les plus graves, manque de régularité ou interruption de service, l'article 24 de la loi statutaire et l'article 7 de la Convention du 30 mai prévoient que la Convention pourra être résiliée.

La résiliation est appliquée comme sanction si au cours de deux semestres consécutifs, le nombre des voyages exécutés sur une des lignes exploitées tombe au-dessous de 75 % du nombre des voyages prévus par l'article 2 de la Convention,

ou si l'entreprise arrête son trafic sur une des dites lignes sans cas de force majeure, ou sans accord du Ministre, pendant 10 jours consécutifs, sur les lignes où le le nombre des voyages contractuels est égal ou supérieur à trois allers et retours par semaine et pendant un mois sur les lignes où le nombre de voyages contractuels est inférieur à ce chiffre.

Dans ces cas, le Ministre est libre d'appliquer ou non la sanction de la résiliation, et de l'appliquer avec ou sans indemnité.

Mais s'il l'applique, son décret doit être délibéré en Conseil d'Etat.

L'indemnité, si indemnité il y a, est égale au montant du cautionnement de l'entreprise.

Ce cautionnement, prévu par l'article 22 de la loi statutaire, est une somme égale au moins au 1/40 de la subvention annuelle que la Société doit verser dans les Caisses du Trésor dans les 20 jours de l'approbation de la Convention. La Société doit compléter la somme dans le mois suivant tout prélèvement effectué par le Ministre à titre de pénalité.

Le cautionnement répond ainsi des répétitions à exercer contre l'entreprise, d'une part à l'occasion des pénalités qui lui sont infligées, d'autre part à l'occasion de tout règlement de comptes avec l'Etat.

La dernière sanction prévue contre l'entreprise n'émane pas d'une autorité, elle se déclenche « de jure ».

La convention est résiliée de plein droit en cas de faillite, liquidation judiciaire ou amiable, ou dans tous les cas de dissolution de la Société (2).

Le Ministre prend alors toute mesure utile pour la continuation de l'exploitation du service public aérien.

Dans tous les cas de résiliation, la subvention est attribuée pour le trafic effectué dans les conditions déterminées au cahier des charges et à la Convention jusqu'à la date de la notification à l'entreprise de la résiliation.

A cette expiration anticipée ou à l'expiration normale de la Convention par l'arrivée du terme (15 ans), le Ministre de l'air a le choix entre laisser le matériel et les installations mobilières ou immobilières à la Société, les lui racheter en totalité ou en partie à un prix fixé à dire d'experts et au maximum égal au prix d'achat diminué de l'amortissement prévu, et les faire racheter par le nouvel exploitant.

La résiliation, c'est-à-dire la déchéance de la Société de ses droits de concessionnaire subventionné, est un mode anticipé et anormal de fin de la concession, il y a à côté un mode normal de même que pour la Société.

(2) Art. 24 de la loi de 1932.

CHAPITRE IX

Fin de la concession et fin de la société

Le mode normal de fin de la concession est son expiration, c'est-à-dire l'arrivée de son terme.

La concession des lignes aériennes à la Société Air-France est, on le sait, accordée pour 15 ans par la Convention du 30 mai 1933. Cette durée de 15 ans est un maximum fixé par l'article 6 de la loi statutaire.

Un renouvellement pour une nouvelle période de 15 ans peut être obtenu par un avenant sur demande publiée au *Journal Officiel* dans les 5 ans précédant l'expiration. Le renouvellement ne peut être accordé que 6 mois après cette publication.

Le terme entraîne les mêmes conséquences au point de vue reprise du matériel et des installations que les modes anormaux et anticipés de fin de concession.

La résiliation, déchéance de la Société de ses droits de concessionnaire, est une sanction qui a été étudiée plus haut. Il existe un autre mode anormal et anticipé de fin de la concession qui n'est pas une sanction, mais une mesure prévue par l'article 25 de la loi statutaire et portant le nom de résiliation spéciale. Elle permet à l'Etat de se délier de ses engagements avec la Société en cas d'accords internationaux décidant la création d'un organisme international d'exploitation des transports aériens.

En principe, la fin de la concession n'entraîne pas la fin de la Société exploitante, elle n'entraîne que la fin de la subvention accordée pour l'exploitation de services prévus par la Convention. Cependant, on imagine mal dans l'état actuel de faiblesse économique du transport aérien comment la Société pourrait, sans subventions, continuer d'exploiter des lignes.

Normalement, la fin de la Société Air-France n'arrive qu'avec le terme. L'article 5 des statuts l'a fixé à 99 ans.

D'une façon anticipée, comme pour toute société anonyme, l'Assemblée générale extraordinaire peut, sur la proposition du Conseil d'administration, prononcer la dissolution.

En cas de perte des trois quarts du capital social, le Conseil est tenu de convoquer l'Assemblée générale de tous les actionnaires à l'effet de statuer sur la continuation ou la dissolution de la Société.

A l'expiration de la société ou en cas de dissolution anticipée, l'Assemblée générale, sur la proposition du Conseil, règle le mode de liquidation et nomme les liquidateurs dont elle détermine les pouvoirs.

CHAPITRE X

Jugement

Les traits principaux du système auquel est soumis le transport aérien subventionné peuvent se résumer ainsi : une Compagnie unique nationale a été formée, elle demeure entreprise privée, société anonyme concessionnaire de services publics aériens, elle jouit d'un monopole pour les subventions qui lui sont attribuées forfaitairement, et en contrepartie desquelles l'Etat, qui les fournit, participe à la gestion de la société comme actionnaire et par ce moyen surveille l'entreprise de l'intérieur en même temps qu'il la contrôle de l'extérieur.

L'ensemble de ces traits n'est pas particulier au transport aérien. Ils caractérisent depuis quelques années l'exploitation des grands services industriels et plus spécialement des transports maritimes et ferroviaires.

En ce qui concerne le transport aérien, trois faits dominent : son exploitaion est internationale, il est une activité économiquement frêle qui ne peut vivre que par subvention, il est en plein développement.

Le statut qui lui a été donné comporte, si on le juge par rapport à ces trois faits, des mesures justifiables mais d'autres dangereuses.

Avoir abouti à la fusion des compagnies exploitantes est certainement un progrès considérable tant par les économies que cette mesure peut procurer que par l'influence heureuse qu'elle peut avoir sur la direction de l'exploitation et le développement international du réseau, car une compagnie nationale est soutenue par son gouvernement en face des concurrentes étrangères. Depuis longtemps, des pays étrangers nous avaient précédés dans cette voie. Dès 1924, l'Angleterre avait recouru à la Compagnie nationale, les « Imperial Airways ». En 1926, l'Allemagne, la Hollande, la Belgique, les Etats-Unis l'imitaient et constituaient : la « Deutsche Lufthansa », la « K. L. M. » hollandaise, la « SABENA » belge, les « Pan American Airways ».

Le transport aérien ne peut pas vivre seul, l'Etat doit le soutenir. Le système de subvention antérieur à la loi statutaire de 1932 était mauvais, on a vu pourquoi. La méthode forfaitaire actuelle paraît meilleure : si l'aide de l'Etat s'impose dans les circonstances actuelles, on ne se résigne pas à une attitude passive et on lutte pour améliorer le rendement du transport aérien et soulager d'autant les finances publiques.

Tant que l'Etat sera bailleur de fonds, il paraît logique qu'en conséquence il soit associé à la gestion, et du moment qu'un contrôle *a priori*, seul efficace, est nécessaire administrativement pour sauvegarder l'intérêt public, et politiquement pour sauvegarder l'intérêt national, on estime que le système le meilleur parce que le plus naturel est celui qui, en rendant l'Etat actionnaire, incorpore le contrôle à la vie même de l'entreprise, l'intègre dans les rouages normaux de la société anonyme.

On pourrait craindre que l'Etat n'ayant qu'un quart des administrateurs au Conseil et des voix à l'Assemblée générale, n'ait dans la gestion qu'une influence insignifiante, mais grâce au veto sanctionné que possèdent ses repré-

sentants au Conseil et qu'ils peuvent exercer de la façon la plus générale, et grâce à l'autorisation législative nécessaire annuellement au versement des subventions, l'Etat peut faire prédominer sa volonté chaque fois qu'il le juge utile.

Et voilà où apparaît le danger.

Ce système, où le cadre privé de la Société anonyme, responsable de sa gestion, est sauvegardé, semble avoir réussi un dosage modéré d'étatisme et de liberté. Mais que peut-il résulter de cette collaboration d'une personne privée avec une personne publique ? Même déguisé en actionnaire, l'Etat n'en demeure pas moins l'Etat, c'est-à-dire la puissance publique. C'est la fable du pot de terre et du pot de fer ou, si l'on veut, l'histoire du loup dans la bergerie. Le danger est certain, il serait possible de le limiter si d'autres mesures introduites pour ainsi dire hypocritement, ne tendaient pas à bouleverser l'ordonnance du système au point de ne laisser en face d'un vain fantôme de liberté qu'un étatisme envahisseur.

La loi accorde 25 % du capital à l'Etat sous forme d'actions de jouissance et il est assuré d'en conserver toujours au moins 25 %, mais en cas d'augmentation de capital, il peut, avec l'autorisation législative, souscrire des actions de capital, et dans certaines conditions en acquérir en cas de cession. L'Etat peut donc un jour ou l'autre devenir majoritaire. Ne l'est-il pas dans la société nouvellement créée pour l'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord, la Société Air-France Transatlantique ?

Est-ce un signe ?

Pour le moment, l'Etat est toujours minoritaire dans la Société Air-France, mais la liberté d'exploitation de la

société n'est-elle pas aussi annihilée par les multiples contrôles extérieurs qui l'accablent ? On ne parle pas de ceux qui se justifient parfaitement par des considérations de sécurité et d'ordre public et qui concernent le personnel et le matériel, ni de ceux qui permettent à l'Etat de vérifier l'emploi des fonds qu'il accorde. On parle des contrôles qui visent l'exploitation elle-même, domaine qui devrait rester entièrement libre entre les mains des administrateurs de l'entreprise. Parmi eux les administrateurs d'Etat veillent, mais ils ne paralysent pas, comme le fait ce contrôle ministériel, ces approbations et ces agréments que l'entreprise, même pour ses horaires et ses tarifs, doit solliciter à chaque instant d'un Ministre qui change et qui, un jour, par ses acceptations ou ses refus, peut se transformer en dictateur qui décidera de tout dans l'exploitation.

Calcule-t-on les conséquences de ces dangers d'étatisme? Si de gros capitaux sont nécessaires pour développer le réseau et l'exploitation aérienne, quel capitaliste inconscient voudra les confier à une entreprise où il est sûr de ne pas pouvoir faire entendre sa volonté ? C'est ainsi que la Société africaine de Navigation aérienne n'a pu être constituée et que notre réseau Alger-Madagascar est exploité par la régie d'Etat « Air-Afrique ».

DEUXIÈME PARTIE

L'Exploitation d'Air-France

CHAPITRE XI

Organisation intérieure

Au-dessous du Conseil d'administration, dont le président est M. Tirard, et qui est divisé en comités : Comité d'Administration générale, Comité Technique et Comité des Relations extérieures, qui sanctionnent les grandes décisions, se trouvent des organes de direction centralisés et des organes d'exécution décentralisés à base territoriale.

Au Conseil d'administration appartient de donner à l'entreprise ses lignes de conduite et son orientation générale, aux organes de direction d'effectuer le travail courant pour donner à l'entreprise l'impulsion et le mouvement qui assureront sa prospérité.

L'organe central qui coordonne les efforts est la Direction générale, le Grand Quartier Général de la Compagnie. M. Allègre en est le directeur, assisté d'un adjoint,

M. Charvey, et d'un Secrétariat général comprenant un Secrétaire général, M. Schneider, et son adjoint, M. Costa de Beauregard.

La Direction générale est en outre le centre de propagande et de documentation de l'entreprise. Elle comprend dans ce but des services annexes : Services de presse et de documentation, service intérieur (courrier, etc...).

Les affaires à traiter se répartissent entre les Directions et les Services :

Direction de l'Exploitation ;

Direction du Matériel ;

Direction Commerciale ;

Services financiers : Comptes et statistiques.

Service du Ravitaillement général.

Voilà les centres nerveux, les membres qui agissent sont les Réseaux.

Organes d'exécution, ils sont décentralisés à base territoriale et jouissent d'une certaine autonomie.

La création de la Compagnie unique n'était pas une raison pour centraliser à l'excès et gérer uniformément. Les lignes exploitées sont de conditions de navigation, de longueur et de trafic très différentes.

Le cloisonnement en réseaux autonomes aboutit à la formation et au maintien d'habitudes, d'initiatives et de recettes, gages de l'efficacité de l'action privée.

Air-France comprend 5 réseaux : Un réseau continental ayant son centre au Bourget ;

Un réseau méditerranéen ayant son centre à Marignane;

Un réseau d'Afrique ayant son centre à Toulouse ;

Un réseau d'Amérique dont le centre est Buenos-Ayres ;

Un réseau d'Orient dont le centre est Damas.

En outre, Dakar est la tête de ligne d'un « Secteur transatlantique » Dakar-Natal.

Chaque réseau a son chef responsable qui a sous ses ordres des chefs d'escale.

Les chefs de réseaux sont agents d'exécution, de propagande et d'information.

L'organisation du réseau est une réplique de l'organisation centrale, elle comprend un service financier, un service de l'exploitation, etc...

CHAPITRE XII

Services en exploitation

Air-France a le réseau aérien le plus long du monde, 38.182 kilomètres.

Ses appareils survolent quatre continents et 39 Etats et desservent 73 escales d'un bout du monde à l'autre : de Stockholm à Paris, à Dakar, à Santiago-du-Chili, à Hanoï.

On peut y ajouter 80 escales en correspondance de Lima à Peiping.

A titre commercial, 9.558.195 kilomètres ont été parcourus en 1936, c'est-à-dire 239 fois le tour de la terre, il est vrai pour un trafic modeste : 66.670 passagers, 1.016.894 kilogs de messageries et 334.896 kilogs de poste, et des recettes commerciales faibles : 67.000.000 de francs.

Conformément à l'article 6 de la loi statutaire, la Convention du 30 mai 1933 concède pour 15 ans à Air-France le réseau aérien dont les lignes sont définies dans son article 2 et la fréquence des services déterminés dans son article 3. Les fréquences fixées peuvent être modifiées sur la proposition de l'entreprise pour tenir compte de situations nouvelles résultant en particulier d'accords d'exploitation avec les entreprises étrangères. Les modifications sont décidées par un Comité des Services aériens présidé par le Directeur de l'Aviation civile au Ministère de l'Air, et comprenant deux membres désignés par le Ministre et deux membres désignés par l'entreprise.

L'article 3 de la Convention fixe les distances et les escales.

Par suite de la position géographique de notre pays et de ses colonies, les relations assurées par l'aviation commerciale française ont au premier chef un caractère international.

Le trafic est distribué par deux plaques tournantes :

De Paris partent en étoile les lignes continentales des grandes capitales.

De Marseille rayonnent les liaisons intercontinentales méditerranéennes (Afrique du Nord et Levant) et d'Extrême-Orient.

Enfin, tantôt Toulouse, tantôt Marseille, l'été Paris, sont la tête de ligne pour l'Amérique du Sud.

Voici les lignes, leur longueur, leur temps de parcours, leurs services.

Lignes continentales

Elles réunissent Paris aux grandes capitales européennes.

Paris-Londres : 375 kms en 1 h. 30. — 3 allers et retours quotidiens en hiver (1 seul le dimanche) ; 6 en été (1 seul le dimanche), en 1937.

Paris-Cologne-Berlin, ou Paris-Francfort-Berlin (service assuré en pool avec la Compagnie allemande Deutsche-Lufthansa) : 888 km en 4 h. 05. — 2 allers et retours quotidiens (un via Cologne, un via Francfort), sauf le dimanche. — Correspondance assurée avec les principaux centres d'Allemagne, Varsovie et Moscou.

Paris-Bruxelles-Rotterdam-Amsterdam : 460 km en 2 heures. — 1 aller et retour quotidien, sauf le dimanche.

Paris-Bruxelles-Hambourg-Copenhague - Malmoë - Stockholm : 2.200 km en 6 h. 40. — Aller et retour quotidien, sauf le dimanche, de Malmoë à Stockholm par air en été, par fer en hiver.

Paris-Strasbourg-Nuremberg-Prague : 955 km en 4 h. 20. — Un aller et retour quotidien, sauf le dimanche.

Ligne prolongée en toute saison par : Prague-Varsovie : 530 km. ; Paris-Varsovie en 7 h. 30. — Un aller et retour par semaine ; et Prague-Vienne-Budapest-Belgrade-Bucarest : 978 km ; Paris-Bucarest en 10 h. 05. — 3 allers et retours par semaine en hiver ; 6 en été.

Paris-Lyon-Marseille : 730 km en 3 h. — 1 aller et retour quotidien, sauf le dimanche, en hiver ; 2 allers et retours quotidiens en été (mais un seul le lundi et le dimanche).

Ligne prolongée en toute saison par : Lyon-Genève : 115 km. Paris-Genève en 1 h. 50. — Un aller et retour quotidien, sauf le dimanche ; et Marseille-Cannes : 140 km. Paris-Cannes en 3 h. 45. — 1 aller et retour quotidien sauf le dimanche.

Paris-Lyon-Marseille est en correspondance l'été au départ de Marseille avec les lignes d'Alger et de Tunis.

Paris-Bordeaux-Madrid : 1.070 km en 4 h. 35. — Un aller et retour quotidien, sauf le dimanche. Ligne provisoirement suspendue pour les événements d'Espagne et remplacée par Toulouse-Barcelone-Valence. Avant ces événements, Paris-Madrid était en correspondance avec la ligne espagnole Madrid-Lisbonne.

Lignes intercontinentales

Vers l'Afrique du Nord :

Marseille-Alger : 803 km. Paris-Alger en 7 h. 55. — Un aller et retour quotidien, sauf le lundi ; en correspondance avec Alger-Oran et réseau d'Air-Afrique (Congo-Madagascar).

Marseille-Tunis : 1.000 km. Paris-Tunis en 8 h. 55. — Un aller et retour quotidien, sauf le lundi.

Toulouse (ou Marseille) - Barcelone-Casablanca : 1.745 km. Paris-Casablanca en 11 h. 25. — Un aller et retour quotidien au départ de Toulouse, quotidien sauf le lundi au départ de Marseille.

Sur cette ligne se greffe l'embranchement Alicante-Oran : 300 km. Paris-Oran en 8 h. 35. — 2 allers et retours par semaine.

La ligne Toulouse-Casablanca est déroutée en raison des événements d'Espagne via Alicante-Oran-Fez-Casablanca.

Vers l'Amérique du Sud :

Casablanca-Dakar-Natal-Buenos-Ayres - Santiago - du - Chili (départ de Toulouse) : 10.190 km. — Paris-Buenos-Ayres en 2 jours 12 h. — Paris-Santiago en 2 jours 17 h. — Un aller et retour par semaine.

Ligne ouverte aux passagers jusqu'à Dakar, et de Buenos-Ayres à Santiago ; ouverte au seul trafic postal de Dakar à Buenos-Ayres.

Vers l'Extrême-Orient :

Marseille-Damas-Calcutta-Bangkok-Saïgon : 12.559 km. Paris-Saïgon en 3 jours 3 h. — Paris-Hanoï en 3 jours 5 h. — Un aller et retour par semaine.

Embranchement Bangkok-Saïgon : 850 km. — Un aller et retour par semaine.

Correspondance et prolongement vers la Chine : Canton, Hong-Kong, Shanghaï.

Il faut noter que les seules relations nationales régu-

lières sont les tronçons amorces des lignes internationales : Paris-Lyon-Marseille, Paris-Bordeaux, Paris-Strasbourg, Paris-Toulouse (l'été), par opposition à ce qu'on peut voir en Allemagne, en Angleterre ou aux Etats-Unis.

Certaines lignes étrangères intéressent le trafic au départ de France.

Air-France est d'ailleurs représentant général en France de la plupart des compagnies étrangères affiliées à l' « International Air Traffic Association » (I.A.T.A.), qui, à leur tour, représentent Air-France chacune sur leur territoire national. Ces lignes passent par des escales françaises ou sont le prolongement du réseau d'Air-France. Elles sont exploitées par les Compagnies suivantes :

Aérotransport (ou A.B.A), compagnie nationale suédoise: Stockholm-Turku ; Copenhague-Oslo.

Aeroportuguesa, compagnie nationale portuguaise : Lisbonne-Tanger.

Ala Littoria, compagnie nationale italienne : Paris-Marseille-Gênes-Rome ; Rome-Marseille-Barcelone ; Rome-Djibouti-Magadiscio.

Ceskoslovenska Letecka Spolecuost (C.L.S.), compagnie nationale tchécoslovaque : Marseille-Prague.

Deutsche-Lufthansa, compagnie nationale allemande : Marseille-Genève-Stuttgart ; Francfort-Marseille-Amérique du Sud.

Kôninkliske Luchtvaart Meatschappij (K.L.M.), compagnie nationale hollandaise : Paris-Amsterdam-Rotterdam-Scandinavie ; Amsterdam-Indes Néerlandaises.

Société anonyme Belge d'Exploitation de Navigation aérienne (S.A.B.E.N.A.), compagnie nationale belge : Paris-Bruxelles ; Lille-Bruxelles ; Bruxelles-Congo.

Swissair, compagnie nationale suisse : Paris-Bâle-Zurich.

Deruluft (Aeroflot), compagnie nationale russe : Berlin-Dantzig-Moscou.

Imperial Airways, compagnie nationale anglaise : Londres-Paris ; Londres-Le Caire-Le Cap : Londres-Indes Anglaises-Australie.

De cette dernière compagnie seule, Air-France n'est pas le représentant général.

A ces compagnies étrangères, dont le trafic intéresse le public français soit au départ de France, soit pour correspondance, il faut ajouter la régie française d'Etat Air-Afrique, dont la ligne Alger-Congo-Madagascar est le prolongement transafricain de Paris-Marseille, et la Compagnie Aéromaritime qui, reliant Dakar à Pointe-Noire, au Congo, prolonge Toulouse-Dakar et rejoint la ligne Air-Afrique.

A part le réseau colonial exploité par la régie d'Etat Air-Afrique et par l'Aéromaritime, à part les lignes postales de la Compagnie à éclipses Air-Bleu, et certaines lignes saisonnières à éclipses également, tout le réseau aérien français est entre les mains d'Air-France.

Nous ne parlerons pas ici de l'infrastructure du réseau, celle-ci étant à la charge de l'Etat et des collectivités publiques, auxquelles l'Etat concède parfois, d'après la loi du 20 juin 1933 et le décret du 12 octobre de la même année, certains aérodromes.

Quel matériel la Compagnie a-t-elle en service sur son réseau ?

CHAPITRE XIII

Le matériel

Le réseau, dans ses diverses parties, offre des conditions d'exploitation présentant des difficultés de tous ordres. Cependant, les lignes peuvent, par leurs caractères dominants, se diviser en trois groupes dont chacun emploie un matériel différent. Au total, la Société a 82 appareils en service et 23 en réserve.

Appareils terrestres

Tous sont multimoteurs rapides et donnant pleine sécurité de vol, mais ils sont de capacité de transport médiocre.

TYPE	Vitesse maxima Km. h.	Vitesse com^{ciale} Km. h.	Charge payante Kg.	Nombre de places	Equipage	En service sur :
Bimoteur Potez 62	310	240	800	10	2	Lignes européennes : Paris-Marseille, Buenos-Ayres, Santiago, Extrême-Orient.
Trimoteur Dewoitine 333 (Antarès)	300	260	1.200	8	3	Toulouse - Casablanca - Dakar.
Trimoteur Dewoitine 338 (Clémence-Isaure)	300	240		22	4 dont 1 Barman	Londres-Paris-Marseille-Extrême-Orient (novembre 1937).
Trimoteur Wibault 283 ..	260	220	575	10	2 et 1 Barman	Lignes continentales et Toulouse-Casablanca.
Trimoteur Bréguet 393 ...	250	210	1.100	10	2	Toulouse-Casablanca, réseau Amérique du Sud.
Quadrimoteur Farman 220	300	260		40	4 dont 1 Barman	Paris-Londres.

Hydravions méditerranéens

Les bimoteurs ont tous été réformés ; il n'est plus employé que des trimoteurs ou quadrimoteurs.

TYPE	Vitesse maxima Km. h.	Vitesse com^{ciale} Km. h.	Nombre de places	Equipage	Charge payante en Kg.	En service sur :
Quadrimoteur Lioré 242	230	175	15	3	1.250	Méditerranée
Trimoteur Bréguet Saïgon 530	225	190	19	3	2.600	Méditerranée

Appareils transatlantiques

Cette flotte est composée d'appareils fournis par l'Etat, conformément aux troisième et quatrième avenants.

TYPE	Nombre de C. V.	Vitesse maxima Km. h.	Vitesse com^{ciale} Km. h.	Charge payante en Kg.	Equipage
1° Hydravions.					
Blériot 519 :					
« Santos-Dumont »	2.600	220	170	600	5
Latécoère 301 :					
« Ville de Rio-de-Janeiro »	2.600	220	175	500	5
« Ville de Santiago »	2.600	220	175		5
2° Avions.					
Farman 220 :					
« Le Centaure »	2.400	245	210	700	5
« Ville de Montevidéo »	2.400	245	210		5
« Ville de Mendoza »	2.400	245	210		5

De douloureux accidents sont survenus sur la ligne de l'Atlantique sud et l'ont privée successivement des deux Latécoère « La Ville de Buenos-Ayres » de Génin et « Croix du Sud » de Mermoz.

Seul le « Lieutenant de Vaisseau Paris » (Latécoère 521, 11.800 kgs de charge payante, 225 km.-h.) est prêt pour faire des essais sur l'Atlantique Nord.

Les appareils suivants sont en livraison pour les lignes continentales ; quelques-uns sont déjà en service :

14 Bloch 220 bimoteur, 280 kms de croisière, 16 passagers.

21 Dewoitine 338, trimoteur, 280 kms de croisière, 24 passagers.

6 Farman 224, quadrimoteur, 260 kms de croisière, 40 passagers.

6 Caudron C 445, bimoteur, 250 kms de croisière, 8 passagers.

1 Dewoitine 620, trimoteur, 280 kms de croisière, 30 passagers, 3.180 kgs de charge payante.

1 Bloch 300, trimoteur, 280 kms de croisière, 30 passagers, 3.191 kgs de charge payante pour 960 kms, et 2.700 kgs pour 1.375 kms de rayon d'action.

Sont en fabrication pour l'Atlantique Sud :

5 hydravions Lioré 47 quadrimoteur, 280 km./h. de vitesse maxima, 8 passagers, 3.200 kms de rayon d'action par vent de 50 km./h., 1.000 kgs de charge payante.

Sont en cours d'essai :

1 Farman 220, quadrimoteur, 250 km./h. maximum, rayon d'action de 3.200 kms par vent de 50 km./h.

1 hydravion Loire 102, quadrimoteur, 230 km./h. maximum, 1.000 kgs de charge payante, 3.200 kms de rayon d'action.

1 hydravion Lioré 346 pour la Méditerranée, quadrimoteur, 27 passagers, 270 km./h. maximum.

La Compagnie poursuit donc sur le réseau continental la réalisation d'un programme de multimoteurs susceptibles d'être utilisés à la fois en gros porteurs avec une charge utile de plusieurs tonnes sur les lignes courtes, et en moyens porteurs, avec un rayon d'action étendu sur les lignes de longs-courriers.

Le programme des trimoteurs gros porteurs a abouti à la réalisation du Bloch 220 (16 à 24 places), du Dewoitine 338 (22 places), des Dewoitine 620 et Bloch 300 (30 places), enfin du Farman 224 (40 places).

L'accident survenu récemment en cours d'essais au prototype Lioré 47, à Saint-Raphaël, n'infirme en rien les espoirs que la Compagnie a placés dans ce matériel, puisqu'elle a commandé 5 de ces hydravions pour le parcours Dakar-Natal.

Flotte d'appoint

A côté des appareils qui constituent la flotte de base de la Compagnie, il est nécessaire qu'elle possède en réserve des appareils de complément destinés notamment à effectuer des doublures et permettant d'offrir un tonnage d'appoint à des conditions relativement économiques.

Cette flotte comprend quelques bimoteurs Potez 56 ou Caudron-Renault 440, qui vont être remplacés incessamment par des Caudron 446.

Ce matériel est servi par un personnel d'élite : 61 pilotes, 45 radio-navigants, 11 radio-mécaniciens, 37 mécaniciens navigants, 2 navigateurs. Il jouit d'un statut analogue à celui des fonctionnaires (retraite), établi par la loi du 25 mars 1936 et le décret du 7 juillet 1936.

Il n'est que d'indiquer le chiffre de 130 millions de francs auquel s'élèvent les marchés en cours de la Compagnie, pour mesurer l'effort financier que demande un matériel moderne que les exigences de la clientèle, la concurrence étrangère, les perfectionnements incessants de la technique et les nécessités du trafic obligent à renouveler sans arrêt.

CHAPITRE XIV

Le trafic

Le transport par avions est entré dans la vie courante. Passagers, poste, messageries sont transportés par la flotte d'Air-France aux extrémités du monde.

L'avion, économe d'heures parcimonieusement comptées, étend sans effort le champ de l'activité humaine.

PASSAGERS

La clientèle

La clientèle du transport aérien est chaque jour plus variée et plus nombreuse, mais elle n'est encore qu'une élite que la Compagnie cherche à grossir par les facilités et les avantages qu'offre le fonctionnement de son service passagers.

L'avion est un merveilleux instrument d'affaires pour l'industriel, le « businessman », le représentant. Il est le gage de succès de négociations qui dépendent souvent de la rapidité des communications. Diminuant le temps de déplacement, il augmente d'autant les chances de réussite.

On peut quitter Paris le matin, déjeuner à Londres, traiter une affaire et être de retour en fin d'après-midi pour signer son courrier ; ou quitter Paris le matin et dîner à Varsovie, Bucarest, Tunis, Alger ou Casablanca.

Voici la vie des affaires transformée. La vie tout court ne l'est pas moins. Le citadin pour des « week-ends » rapides, le fonctionnaire pour regagner son poste lointain, le médecin et ses malades, le littérateur, le journaliste, l'homme politique, tous ceux enfin qui veulent être de leur époque, trouvent dans les services rapides par avion le moyen de transport utile autant qu'agréable.

Mais si une élite comprenant cet agrément et cette utilité est venue à la voie aérienne avec enthousiasme, en France, plus que dans les autres pays, le public qui devrait pouvoir voyager par air résiste et se laisse difficilement gagner.

Il trouve les prix du nouveau transport trop élevés et surtout il a peur.

Il est évident qu'il ne saurait y avoir de commune mesure entre le prix de revient au kilomètre d'un hydravion quadrimoteur transportant 10 ou 20 passagers et celui d'un bateau ou d'un train en emportant plusieurs milliers. Mais si la différence est grande sur trajets courts, les prix s'égalisent sur trajets longs, et sur ceux-ci, par exemple sur la ligne de l'Afrique Occidentale Française ou de l'Extrême-Orient, les prix de passage comprennent, en sus du transport, la nourriture et les hôtels les plus confortables. Cette considération influe dans l'appréciation du prix, mais bien moins encore que cette autre que le prix du billet n'est pas le seul facteur du prix de revient d'un voyage. Ce prix, sur de longs trajets, est fonction de la durée du déplacement, des frais d'hôtels et pourboires, du manque à gagner que l'absence impose. L'économie sur la durée de déplacement s'inscrit largement en contrepartie du taux de passage. Enfin, on peut espérer que par la généralisation de l'avion gros porteur, les prix de revient, en baissant, entraîneront la baisse des tarifs.

Alors, à chaque palier de baisse, une couche nouvelle de clientèle sera gagnée à l'avion. L'auto ne fut-elle pas, à ses débuts, un moyen de transport privilégié ?

La preuve que le prix demandé pour le passage correspond réellement au service rendu n'est-elle par fournie par le coefficient d'utilisation des appareils de la Compagnie, qui ne cesse d'augmenter, atteignant même 100 % sur certaines lignes pour lesquelles à chaque départ des passagers sont refusés ?

Dans l'état actuel des tarifs, la clientèle normale de la cabine de luxe, du sleeping, du pullman, de la première classe, peut payer l'avion, mais l'avion n'enlève aux autres transports qu'une très faible partie de cette clientèle, parce que les gens ont peur.

Ils lisent dans une presse stupide qui ne manque jamais de les mettre en valeur, les accidents qui y sont relatés sans faire la plus juste discrimination entre ceux qui surviennent sur une ligne commerciale régulière et ceux qui détruisent des appareils en cours d'essai, en vol d'acrobatie, dans les formations militaires, ou des appareils de tourisme mal entretenus ou mal pilotés. Il leur en demeure ce préjugé invincible que l'avion est un moyen de transport extrêmement dangereux. Il n'y a que l'effort de propagande inverse qui puisse obtenir un résultat contre ces confusions et cet aveuglement : montrer au public tous les avantages du transport aérien, spécialement pour les parcours internationaux, et faire comprendre surtout que les inconvénients qui font pièce à ces avantages sont très exagérés ou n'existent que dans l'imagination du public. On l'a montré pour les prix. Pour la question de la sécurité, les statistiques démontrent que prendre un passage sur une ligne régulière ouverte aux passagers, non pas sur un appareil d'essai, en raid d'expérience ou sur un appareil postal, est bien moins dangereux que de faire un voyage en automobile.

De décembre 1936 à mai 1937, Air-France a parcouru 32 millions 597.000 kms, soit 815 fois le tour de la terre, et n'a eu qu'un seul accident de passagers. De cette sécurité, les primes d'assurances font foi, on va le voir.

Fonctionnement du Service

Sans entrer dans le détail, deux questions ici sont intéressantes : l'assurance, le titre de transport.

Les compagnies de transport aérien sont soumises, ainsi que leur clientèle, à un certain régime juridique.

Le transport aérien est codifié. Ses conditions, quand il est international, sont réglées par la Convention internationale de 1929, dite « de Varsovie », complétée à titre secondaire par l'accord d'Anvers du 13 février 1933, par lequel les compagnies affiliées à l'I.A.T.A. (1) ont précisé les conditions générales du transport.

Pour les transports intérieurs français, les questions de responsabilité sont régies par la loi du 31 mai 1924 (principe de la responsabilité du transporteur).

Assurance

Pour garantir sa responsabilité de transporteur, aux termes de la Convention de Varsovie, Air-France a souscrit en faveur de tout passager muni d'un billet une assurance automatique individuelle.

(1) International Air-Traffic Association.

Elle entraîne au bénéfice du passager qui renonce à tout recours contre la Compagnie :

a) en cas de mort : paiement de 175.000 francs aux ayants-droit ;

b) en cas d'incapacité permanente : paiement d'une indemnité sur la base du même capital, suivant un barème donné ;

c) en cas d'incapacité temporaire : 175 francs par jour pendant 200 jours au maximum.

Ces taux ont été relevés par suite de la dévaluation monétaire.

Si le passager ne se contente pas de cette assurance automatique, et si sa police éventuelle d'assurance-vie ne couvre pas le risque aérien (ce qui est aujourd'hui le cas de la plupart des polices de ce type), il peut contracter à son gré et à ses frais, aux bureaux de la Compagnie, lors de son embarquement, une assurance individuelle complémentaire.

Les formalités sont réduites au minimum ; contre versement de la prime, le passager reçoit, en même temps que son billet, un coupon qui constitue sa police.

L'assurance couvre tous les risques « accidents corporels » survenant au cours du voyage aérien, pendant le séjour aux escales, et même pendant la continuation du voyage par une autre voie si le transport aérien a été interrompu pour une cause indépendante de la volonté du passager.

L'assuré fixe lui-même la proportion dans laquelle il entend couvrir ces risques, pour un capital assuré minimum de 50.000 francs et un maximum (par multiple de 50.000 francs) de 500.000 francs.

Pour l'incapacité temporaire, l'assuré n'a droit à aucun capital, mais à une indemnité de 100 francs par jour pendant un maximum de 200 jours.

Le taux des primes est fonction du voyage. Sur le parcours Paris-Londres, par exemple, pour une prime forfaitaire de 5 francs, un passager peut souscrire une assurance portant sur :

100.000 fr. de capital en cas de mort ;

100.000 fr. de capital en cas d'incapacité permanente ;

100 fr. d'indemnité par jour, en cas d'incapacité temporaire, pendant 200 jours au maximum.

Il faut noter que l'assuré peut désigner comme bénéficiaire son propre employeur. Cette combinaison permet à une firme responsable des risques encourus à son service par son personnel, de faire voyager celui-ci par air sans encourir de responsabilité supplémentaire.

Le titre de transport

Le titre de transport aérien est le billet de passage remis par la Compagnie au passager. Sa composition et sa teneur sont définies par les conventions internationales et spécialement par l'accord d'Anvers entre Compagnies affiliées à l'I.A.T.A. (2).

Ce billet est simple ou aller et retour. La validité est de 60 jours, mais portée à un an pour France-Dakar-Amérique du Sud et pour France-Indochine. La réduction sur l'aller et retour est de 20 %.

D'autres réductions modifient les tarifs. Les unes imposées par le cahier des charges, les autres mises en vigueur par la Compagnie pour attirer la clientèle. La même préoc-

(2) Cf. *Revue Aéronautique Internationale*, mars 1933.

cupation conduit à créer des billets spéciaux par accords entre Compagnies de différents transports.

I. Réductions. — Le cahier des charges prévoit une réduction de 50 % du prix du billet simple : pour les fonctionnaires de l'Aéronautique, les pensionnés de guerre à 50 % d'invalidité, les membres des corps diplomatique et consulaire français et étrangers accrédités en France, sur les sections de lignes qui relient la France à leur pays de fonction ou d'origine, les fonctionnaires civils et militaires servant dans la France d'outre-Mer ou à l'étranger, sur les seules sections reliant la France au pays où ils servent.

10 % du billet simple ou aller et retour pour :

les officiers d'active;

les officiers de réserve ayant la carte de surclassement;

les membres des grandes associations aéronautiques et des aéro-clubs affiliés à l'Aéro-Club de France;

les membres de l'Association des Officiers de réserve de l'Aéronautique;

les membres de l'Union des Pilotes civils.

La Compagnie Air-France a en outre mis en vigueur d'autres réductions et des tarifs spéciaux.

Réductions occasionnelles : pour les foires, congrès, expositions.

Réductions permanentes :

Carnet de billets : donnant droit à 6.000 fr. de billets contre versement de 5.100 francs, soit une réduction de 15 %.

Billets spéciaux pour le commerce et l'industrie, utilisables par toutes les personnes appartenant à la même firme. Le prix est de 15.000 francs versés en dépôt, sur

lesquels la firme reçoit 15 % de ristourne si en un an elle a dépensé ce total en billets.

Les tarifs spéciaux sont variés :

1° Billets de week-end : ex. 30 % pour Paris-Londres, validité du vendredi au mardi.

2° Billets à forfait pour voyages combinés, pour attirer la clientèle touristique.

3° Billets pour enfants : 90 % de réduction sur le billet simple pour les enfants de moins de 3 ans ; 50 % de réduction pour les enfants de 3 à 7 ans.

4° Billets de famille : réduction variable suivant la saison et la ligne.

5° Conditions spéciales pour les voyages en groupe.

6° Billets circulaires pour l'Afrique du Nord : possibilités d'aller par une ligne et de revenir par une autre.

Cette variété de réductions et de tarifs spéciaux de faveur contribue certainement à attirer la clientèle; la Compagnie Air-France a complété son achalandage par des billets air-fer et des billets interchangeables air-mer.

II. Billets air-fer et air-mer. — Les billets air-fer sont le résultat d'accords passés entre les grands Réseaux et la Compagnie Air-France. Ils sont de différents types.

a) Billets conjoints air et fer. — Ce ne sont que des billets de chemin de fer et des billets d'avion délivrés simultanément à tarif normal pour munir, dès le départ, le voyageur de ses titres de transport définitifs. Ils ne sont délivrés que pour la France, la Corse, Genève et l'Afrique du Nord.

b) Billets combinés air-fer aller et retour. — Ce type est plus intéressant, car il s'agit d'un billet unique pour un transport combiné utilisant la voie aérienne à l'aller et

le chemin de fer au retour et inversement. Malheureusement, si le principe en est excellent, son emploi est limité également aux relations interescales de la France continentale; Genève y est comprise.

c) Billets combinés circulaires air-fer. — Voilà la seule innovation intéressante, le seul progrès susceptible d'attirer une clientèle nouvelle : les voyageurs désireux d'effectuer un voyage circulaire sur un parcours continu, en utilisant l'avion pour certaines fractions du parcours et le chemin de fer sur les autres.

Cependant, comme les types précédents, ils ne peuvent être délivrés que pour la France, la Corse, Genève et l'Afrique du Nord.

Certaines dispositions sont communes aux billets combinés aller et retour et aux billets circulaires air-fer :

1° Leur validité est, pour les aller et retour de chaque type, de 15 jours pour la France et Genève, de 40 jours pour la Corse et l'Afrique du Nord.

La réduction est la réduction normale des aller et retour sur le parcours fer (c'est-à-dire 25 % en première classe et 20 % dans les autres), mais elle n'est que de 10 % sur le parcours aérien.

2° Les billets de retour air-fer sont interchangeables. Les porteurs d'un billet de retour d'un aller et retour de chemin de fer de 1re ou de 2e classe, ou d'un coupon retour d'un billet d'avion, peuvent utiliser indifféremment fer ou avion.

Les tarifs des deux transports étant différents, le changement donne lieu à une ristourne ou à un supplément. Cette opération n'est possible que pour les billets émis à plein tarif ou les billets d'enfants.

Une disposition semblable a fait l'objet d'accords avec

les Compagnies maritimes. La base de ces accords est qu'un passager possesseur d'un billet aller et retour maritime peut, sous certaines conditions, utiliser indifféremment l'avion ou le bateau pour le retour.

1° Accord Air-France-Compagnie Paquet, pour les lignes du Maroc. Il porte sur les billets Air-France : Marseille ou Toulouse-Casablanca ou Tanger, et les billets maritimes : Marseille-Casablanca-Tanger.

2° Accord Air-France-Compagnie Générale Transatlantique pour les lignes du Maroc :

Marseille ou Toulouse-Casablanca par air;

Bordeaux-Casablanca par mer.

3° Accord Air-France-Messageries Maritimes, pour les lignes de l'Indo-Chine :

Marseille-Beyrouth-Saïgon ou Hanoï par air;

Marseille-Saïgon ou Haïphong par mer.

4° Accords d'Air-France avec les Compagnies Paquet-Chargeurs Réunis, Fabre-Frayssinet, Compagnie Générale des Transports maritimes à vapeur, pour les lignes d'Afrique Occidentale Française par mer, et France-Dakar par air.

Certaines conditions entourent le fonctionnement de l'interchangeabilité.

Celle-ci suppose que le passager est possesseur d'un billet aller et retour aérien ou maritime, délivré au tarif normal, et qu'il n'a pas réservé de place définitive pour son retour.

Elle ne peut jouer que sur la partie du retour du billet et pendant la durée de validité fixée par chaque Compagnie pour son aller et retour.

L'opération se traduit par une différence de tarif et donc par une ristourne ou un supplément.

L'avantage consiste dans la faculté de changer de transport et surtout de bénéficier, sur la nouvelle voie, de la réduction du tarif aller et retour, sans avoir effectué l'aller par cette voie.

Les voyageurs en avions peuvent emporter avec eux des bagages. Leur titre de transport est le bulletin de bagages. Tout passager a droit à 15 kilos en franchise de taxe (bagages de cale), portés à 20 kilos sur les lignes de Dakar et d'Extrême-Orient. Une franchise supplémentaire est accordée pour les bagages à main accessoires du vêtement : sacs à main, manteaux, couvertures, serviettes, cannes et parapluies. Au-dessus de ce poids, les bagages sont tarifés comme excédents.

POSTE

Les transports postaux de la Compagnie Air-France sont régis par l'article 25 du cahier des charges pour leur condition générale.

Les conditions de détail sont arrêtées dans un contrat spécial entre l'Administration des Postes et la Compagnie.

L'article 25 du cahier des charges prévoit que « l'entreprise sera tenue d'assurer le transport des dépêches postales et, éventuellement, des colis postaux, qui lui seront remis par l'Administration des Postes ».

Cette obligation comprend, en plus du transport aérien, le transport entre les bureaux de poste et les aérodromes, tant au départ qu'à l'arrivée. Toutefois, l'Administration des Postes, lorsqu'elle le jugera opportun, pourra se charger d'organiser et d'effectuer elle-même le transport entre les bureaux de poste et les aérodromes, mais l'entreprise pourra, en tout temps, être requise d'exécuter à nouveau ce dernier transport.

La Compagnie ne peut accepter à bord de ses appareils d'autres dépêches ou correspondances que celles remises par l'Administration des Postes, à l'exception toutefois des correspondances de services de l'entreprise, par respect du monopole postal.

Le transport des dépêches s'effectue sous la responsabilité de la Compagnie. La perte ou la destruction de dépêches, la spoliation, la perte ou la détérioration de tout ou partie de leur contenu, engagent la responsabilité de la Compagnie, à moins que cette dernière n'établissent qu'elles sont dues à un cas de force majeure.

La Compagnie est tenue envers l'Administration des Postes aux mêmes obligations que cette Administration vis-à-vis des tiers intéressés.

La responsabilité de l'entreprise commence au moment de la prise en charge des dépêches des mains des agents des Postes et cesse au moment de la livraison à ces agents contre décharge régulière.

La priorité d'utilisation du tonnage disponible appartient d'abord aux dépêches postales.

En fait, comme l'Administration des Postes s'est chargée du transport de ses bureaux aux aérodromes, Air-France agit au titre de simple transporteur rétribué; elle ne manipule pas, ce sont les Postes qui font la collecte et la distribution; elle se borne à en recevoir et à leur remettre les sacs postaux plombés.

Le contrat qui lie la Compagnie aux Postes fixe les conditions de détail applicables au transport, le trafic que permet la voie postale aérienne et surtout la rétribution de ce trafic.

Les utilisations possibles de la poste aérienne sont d'une appréciable variété.

Par la voie de l'air, on peut expédier des lettres, des cartes, des papiers d'affaires, des échantillons, des imprimés, des petits paquets qui sont taxés, jusqu'à un certain poids, à un tarif plus avantageux que dans les « messageries ».

Les mouvements d'argent s'effectuent pas mandats-cartes, mandats-lettres, valeurs à recouvrer, contre-remboursements, chèques bancaires, lettres recommandées pour envois de valeurs.

Pour les relations avec l'A.O.F., l'A.E.F., le Togo, l'Indo-Chine et Madagascar, est prévu le télégramme-lettre-avion : télégramme jusqu'à l'aéroport, transporté par avion, et retélégraphié de l'aéroport d'arrivée au destinataire.

La rétribution du service postal de la Compagnie est prévue au contrat au prorata du poids transporté, sans pouvoir excéder le montant des surtaxes perçues par l'Administration des Postes.

Ces surtaxes sont ajoutées à la taxe normale d'affranchissement. Elles sont par exemple de :

0 fr. 35 par 20 grammes pour la France,
0 fr. 75 » » l'Europe,
10 fr. 50 par 5 grammes pour l'Argentine,
3 fr. » » l'Indochine.

Les tarifs sont réduits pour les échantillons, les imprimés et le papier d'affaires.

La surtaxe est remboursée si par suite de retards l'avion n'a procuré aucun gain de temps sur la voie ordinaire.

Les surtaxes sont la juste contre-partie des avantages que procure à la poste la voie aérienne.

Le gain de rapidité sur la poste ordinaire est énorme :

	Poste ordinaire	Poste aérienne
France-Indochine (Saïgon)	25 à 30 jours	3 jours 3 h.
France-Buenos-Ayres......	16 à 25 jours	2 jours 12 h.
France-A.O.F. (Dakar)	8 à 10 jours	20 heur. 05 m.
France-Maroc (Casablanca)	3 jours	11 heur. 25 m.

De Paris, une lettre partie le matin arrive le soir à Copenhague ou à Prague.

Malgré cette rapidité et son prix, le courrier par avion coûte moins cher que le télégramme ou la T.S.F. et permet une correspondance plus abondante.

Il est bien évident cependant que tout l'effort de la Compagnie doit tendre à accélérer encore le transport de la poste, par la pratique normale du vol de nuit, car le courrier d'affaires posté le soir doit arriver tôt le lendemain matin pour que l'accélération soit profitable, et ensuite et surtout, à l'exemple de pays étrangers comme l'Angleterre ou les Pays-Bas, à obtenir la suppression de la surtaxe postale.

L'essence même de la poste est l'urgence. Tout expéditeur a droit à ce que son courrier soit acheminé d'office par la voie la plus rapide. N'est-ce pas le principe admis par la Convention postale internationale de Berne pour la poste par fer et par bateau ? La poste aérienne, si elle procure un gain de temps, doit se confondre avec la poste tout court.

La poste est le trafic qui rapporte le plus à la Compagnie ; sous un faible poids, elle représente une grosse valeur ; au contraire, les messageries ne sont qu'un trafic d'appoint, limité par l'essor du trafic postal et du trafic passagers et surtout par leur poids et leur volume propre.

MESSAGERIES

Les caractéristiques du transport aérien déterminent la composition du fret aérien dont le transport exige, comme les autres sortes de transport, la rédaction de certains documents.

Le fret. — La vitesse pure du parcours n'est pas la seule qui soit utile pour le transport du fret ; la rapidité des manipulations, des transbordements, chargements et déchargements, du dédouanement à l'arrivée, s'y ajoute et contribue, comme la diminution de la durée du transport, à supprimer une grosse part des risques de vols ou de détériorations. Cette sécurité presque absolue, puisqu'on a vu par ailleurs que l'avion est moins dangereux que l'auto, se traduit par de faibles primes d'assurance.

Mais en face de la vitesse et de la sécurité, la faible capacité de charge des appareils et le prix élevé du transport sont deux facteurs qui restreignent à peu de chose les sources de fret. susceptible de prendre la voie des airs.

D'une façon générale, le fret aérien se composera de tout ce qui, sous un faible poids, possède une grande valeur marchande, ou qui en gagne suffisamment par la rapidité ou la sécurité que l'avion lui procure, pour pouvoir supporter un prix élevé, c'est-à-dire :

Tout ce qui est urgent : pièces de rechange, produits pharmaceutiques, films et clichés de reportage, imprimés, papiers d'affaires ; denrées périssables, primeurs, poissons, fleurs, gibiers ; échantillons ;

Tout ce qui est fragile : instruments scientifiques, instruments de musique, animaux, appareils de T.S.F., de cinéma ;

Tout ce qui est précieux : or, monnaies, bijoux, titres ; marchandises de luxe : articles de mode, soieries, fourrures, bonneterie.

Fonctionnement du service. — Un colis par avion s'envoie : ou par poste aérienne (colis postal), il est alors confié à un bureau de poste et taxé au tarif postal, voyage dans les sacs postaux et est collecté et distribué par les P.T.T. ; ou par messageries aériennes, au-dessus d'un certain poids qui rendrait son prix trop élevé par la poste. Il est alors confié à Air-France et remis au destinataire par ses agents. Il voyage sous la responsabilité de la Compagnie, déterminée par des règles juridiques spéciales, fait l'objet de documents de transports, est taxé au tarif fret et peut être assuré.

De même que pour les passagers, le cadre juridique, ici, est double.

Tous les transports aériens internationaux s'effectuent aux conditions générales du transport des marchandises fixées par la Convention de Varsovie du 12 octobre 1919, complétée par l'Accord d'Anvers de 1933 pour les Compagnies affiliées à l'I.A.T.A.

La loi du 31 mai 1924 régit les transports aériens nationaux au point de vue de la responsabilité du transporteur.

Pour permettre à la responsabilité de jouer, des documents de transport sont nécessaires :

I. — *Documents de transport.*

1° Le titre de transport est la « lettre de transport ». C'est, conformément à l'article 20 du Code de Commerce, une lettre de voiture. Elle sert à constater la conclusion du contrat de transport aérien de marchandise.

L'expéditeur doit en principe rédiger et signer lui-même la lettre et prendre ainsi la responsabilité des mentions qui y figurent. Dans la pratique, la lettre est établie par Air-France sous la foi de la « déclaration d'expédition ».

2° Déclaration d'expédition. — Remise par l'expéditeur avant l'enregistrement, elle indique le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire, les modalités de l'expéditoin (port dû, assurance, remboursement), le poids, la valeur, la nature de la marchandise et les documents joints.

Elle est rédigée et signée par l'expéditeur. Air-France, au reçu de cette déclaration, établit la lettre de transport au titre de mandataire de l'expéditeur.

3° Déclaration obligatoire pour la douane, en trois exemplaires, signée de l'expéditeur.

Air-France se charge de la réexpédition quand la destination d'un colis est au delà d'une escale.

A la rapidité du transport correspondent des tarifs élevés, mais sa sécurité permet des taux d'assurance faibles.

II. — *Coût du transport.*

Le coût du transport comprend le prix et les frais accessoires qui lui sont ajoutés au départ et à l'arrivée.

Au départ : papiers douaniers (permis d'exportation, statistiques, vacations douanières) et pièces administratives pour la circulation en France (acquit à caution et passavant).

A l'arrivée : taxes de douane et frais de dédouanement, de livraison, de réexpédition, et enfin taxes et droits de transit.

Les tarifs de transport sont à l'occasion majorés ou réduits.

Majorés : pour les colis encombrants taxés non au poids mais au volume, les animaux vivants, les photos de presse, l'or et le platine, les objets précieux, bijoux, billets, titres.

Réduits : pour les expéditions en retour (colis refusés par le destinataire), expéditions importantes, contrats de fret : le signataire s'engage à remettre pendant telle période, tel tonnage de colis par envois suivis et réguliers.

III. — *Assurances.*

Les primes en sont assez modiques pour que la plupart des expéditeurs puissent supporter ce petit supplément.

L'assurance se contracte par une simple déclaration de l'expéditeur et une mention sur la « déclaration d'expédition », puis sur la lettre de transport, de la valeur assurée et du montant de la prime.

L'assurance couvre les risques, de la remise de la marchandise à l'expéditeur, à la livraison au destinataire.

La valeur assurable est fixée d'après le montant des factures, y compris la prime elle-même et, s'il y a lieu, majoration de 20 % pour le bénéfice escompté, d'après les cours du jour s'il n'y a pas de facture.

La prime est au minimum de 0 fr. 50 pour les escales européennes et nord-africaines et de 1 franc pour les escales intercontinentales.

Quelle qu'en soit la cause, tous les risques et dommages sont couverts ; seuls sont exclus les risques dus au vice propre de la chose, ou dus à un emballage défectueux, ou au retard dans la réclamation.

D'autres sont couverts conditionnellement : pour les marchandises périssables, les dommages dus au retard sont à la charge de l'assureur, sauf si le retard est dû au destinataire ou à l'expéditeur ; le retard doit excéder 50 % de la durée du trajet d'après les horaires. Le dommage ne doit pas venir d'un vice propre de la chose.

Pour la mort des animaux et la casse des objets fragiles, le dommage n'est couvert qu'en cas de risque majeur, sans surprime, c'est-à-dire en cas de perte de l'appareil.

D'autres sont couverts avec surprime. Ils sont relatifs à la casse des objets fragiles, la mortalité des animaux, aux risques de guerre, d'émeute, de guerre civile et de grève.

Enfin certains risques sont couverts à taux réduit : ils sont relatifs aux objets précieux, monnaies, billets, valeurs, bijoux. Selon la destination, la valeur maxima assurable par voyage est de 10.000 à 20.000 francs. Une surprime est due pour risque de guerre, d'émeute ou de grève.

CHAPITRE XV

Résultats et perspectives

La Société Air-France, société héritière par fusion des anciennes compagnies exploitantes, continue leur exploitation.

La formation d'une grande Compagnie nationale s'est-elle traduite par un progrès ?

La comparaison avec la situation de l'ensemble du réseau avant la Convention de 1933 est facile, le milieu et les conditions d'exploitation étant restés, à peu de choses près, identiques.

Qu'attendait-on « grosso modo » de la Compagnie unique ?

Une politique technique capable de larges desseins, donc homogène et meilleur marché.

Une exploitation moins onéreuse, plus cohérente et plus souple.

La convention de 15 ans qu'a obtenue Air-France lui permet, à l'opposé des conventions instables de courte durée dont jouissaient les vieilles compagnies, une politique technique de longue haleine. On ne peut prévoir que si l'on est sûr du lendemain.

Devenue seule exploitante, la Compagnie s'est efforcée de rendre plus homogène le matériel disparate que lui avaient transmis les Compagnies par l'accord de fusion,

et d'obtenir ainsi une diminution du prix de construction et du prix d'entretien. En effet, recevant des commandes massives, l'industrie de construction s'y intéresse davantage et peut produire à moindre prix ; les réparations d'appareils construits en série ne demandent que des pièces de rechange identiques et leur entretien facilité peut être fait par un personnel interchangeable.

L'économie retirée de la standardisation des types d'appareils trouve sa limite dans la souplesse nécessaire à l'exploitation. La souplesse optima demanderait de nombreux appareils adaptés aux différentes conditions des lignes. L'économie, qui est inséparable de l'homogénéité, oblige à la réduire au minimum. Un moyen terme s'impose. Les conditions générales d'exploitation sont de trois sortes : continentales, méditerranéennes, transatlantiques ; la qualité du trafic et son importance commandera les variantes de trois types généraux d'appareils.

Ces appareils, dont le coût de construction est très lourd, doivent en même temps être renouvelés fréquemment pour suivre les progrès toujours nouveaux de la technique.

Pour suffire à un amortissement lourd qui doit se faire dans des délais restreints, la politique technique la meilleure est d'avoir en service un petit nombre d'appareils et de les faire travailler d'une façon intense.

Les bases précises manquent pour savoir la valeur de l'économie réalisée par les progrès de l'homogénéité du matériel par rapport aux dépenses des vieilles compagnies. Parmi les modifications de la technique, les variations des prix et les manipulations monétaires, il est impossible de risquer même une approximation. Mais une chose est certaine, c'est la diminution du nombre d'appareils employés pour des services nettement améliorés.

Les flottes des cinq anciennes compagnies comprenaient ensemble 259 appareils de 24 types divers, commandés à droite et à gauche, pour apaiser les administrateurs-constructeurs.

En 1934, Air-France avait réduit déjà sa flotte à 153 appareils de 20 types, contenant 684 places de passagers.

En fin 1935, il restait 100 appareils en service et 40 en réserve.

Ce nombre s'est encore réduit en 1936-37 à 82 appareils en service et 23 en réserve, offrant un nombre de places de beaucoup accru.

Si le nombre des appareils est en diminution, leurs qualités techniques sont en progrès constants, vitesse en tête.

En 1932-33, les appareils du réseau faisaient en moyenne du 175 km./h.

En 1934, on atteignait 210/220 km./h.;

En 1935, 235 km./h.;

En 1936, 250 km./h.

On a déjà parlé plus haut du programme se résumant dans la formule 30 places-300 km./h., dont quelques appareils sont déjà en service, comme les Bloch 300 et Dewoitine 620. Des 40 places quadrimoteurs Farman 224 sont en livraison.

Car aux appareils anciens de faible capacité de transport, Air-France substitue progressivement des appareils de capacité double ou triple.

M. Allègre, directeur de la Compagnie, dans un discours qu'il prononça le 9 avril 1937 au banquet de la presse aéronautique, déclara que dans l'effort technique s'impose une pause dans la vitesse et qu'il faut travailler autre chose, notamment la charge payante et le confort.

Jusqu'à ces derniers temps, la Compagnie était assez

mal partagée pour ce qui est de la charge payante. Des comparaisons d'ensemble récentes sont difficiles à établir. Cependant la revue américaine « Shell Aviation News » donnait, en mai 1935, le tableau comparé des flottes étrangères :

Compagnie	Nombre d'appareils	Ch payante totale en kg.	Ch. payante moyenne par app[le] en kg.	Puissance totale	Puissance moyenne par appareil	Ch. payante moyenne par H.P. en kg.	Vitesse moy. Km. h.
I. Europe :							
Air France	182	115.000	630/650	125.000	686	0,90	162
A la Littaria	41	31.230	762	47.180	1.150	0.66	200
Imperial Airways	37	69.942	1887	54.415	1.470	1,30	165
K. L. M.	37	45.118	1221	33.215	897	1,36	182
Sabena	23	21.500	935	14.700	639	1,46	160
Totaux de 19 Cies	417	375.196	927	343.220	797	1,24	180
II. Amérique :							
Pan American Airways			1344		1.041	1,29	174
Transcontinental et Western Air			1446		1.122	1,28	240
United Air Lines			816		759	1,07	204
American Air Lines			1066		902	1,28	220
North American Aviation			992		807	1,22	208
Totaux (25 Cies)	350	315.282	900	263.275	752	1,17	200

On ne se fait aucune illusion sur l'apparence de précision de tous ces chiffres. On a pu lire ci-dessus des chiffres différents concernant le nombre d'appareils et la vitesse moyenne de ceux-ci pour la Compagnie Air-France en 1934 ; peut-être, venant de la Compagnie elle-même, sont-ils plus justes, peut-être sont-ils plus surfaits. Peu importe. Les chiffres de cette revue américaine, certainement discutables, n'en indiquent pas moins un ordre des valeurs qui doit correspondre à un fond de réalité. La situation d'Air-France y est peu brillante.

La même revue classait les flottes des grandes compagnies mondiales en attribuant à chacune un facteur de

qualité, calculé d'une façon simple mais grossière, en faisant le produit de la vitesse de croisière par la charge payante moyenne par CV :

Transcontinental et Western Air	307,20
American Air Lines	281,60
North American Aviation	247,66
K.L.M.	247,52
S.A.B.E.N.A.	233,60
Panamerican Airways	224,56
United Air Lines	218,28
Imperial Airways	214,50
Western Air Express	203,84
Air-France	145,80
Ala Littoria	132,00

Evidemment, les conditions d'exploitation, les courants de fret surtout, ne sont pas pour tous partout favorables, mais il n'en reste pas moins qu'il y avait à cette époque, et encore récemment, une insuffisance de capacité dans les appareils de la Compagnie Air-France. La preuve en est que la Compagnie doit refuser des demandes de passage sur certaines lignes.

Heureusement, les efforts récents vont changer cette situation nettement inférieure. En même temps le confort y gagne. Les hydravions modernes constituent de véritables yachts volants ; les gros porteurs de quarante places ouvriront une enfilade de salons ; dans les appareils au long cours, on voyage en couchettes pour la nuit.

Sur ce point, les Compagnies rivales ne font pas mieux.

Ce qu'elles font quelquefois moins bien, et sur ce point Air-France tient, par sa technique prudente, la première place, c'est l'équipement de bord des appareils. Parfois au

détriment de la charge payante, Air-France les a munis d'instruments de navigation qui se contrôlent l'un l'autre et d'appareils radio-électriques (goniomètres). Ils sont plus nombreux et plus sûrs chaque jour, au point de conduire comme par la main l'appareil en vol et surtout au moment de l'atterrissage, quels que soient le temps et l'heure.

Ces appareils, avec la généralisaion des gros multimoteurs, ont contribué à mettre Air-France tout à fait en tête des grandes compagnies aériennes pour la sécurité et la régularité.

Car dans l'aviation de transport, tout est là : la vitesse, le confort, les instruments de navigation les plus perfectionnés, la meilleure infrastructure, les conceptions techniques les plus hardies, tout cela ne pèse pas lourd sur le plateau de la balance quand, sur l'autre plateau, il faut mettre des victimes.

L'aviation américaine qu'on a tant prônée et immodérément, a fait 45 victimes passagers du 16 décembre 1936 au 25 mai 1937, en 3 mois et une semaine (il est vrai qu'elle vole beaucoup de nuit).

Le passager ne fait pas de sentiment. Il regarde les résultats.

La sagesse, la prudence, les efforts d'Air-France en ont obtenu de magnifiques.

Evidemment, il y a eu des accidents d'équipages, mais les équipages dans des raids d'expérience ou seuls à bord d'avions postaux prennent des risques. Jamais la Compagnie n'ouvrira au public la ligne de nuit Paris-Toulouse, ou le parcours océanique Dakar-Natal avant qu'elle soit certaine qu'au point de vue technique, ils offrent autant

de sécurité que les lignes de nuit Paris-Amsterdam ou Casablança-Dakar, par exemple.

Comme pour tout transport, les accidents sont impossibles à supprimer à tout jamais. Du moment que l'homme se déplace dans un mobile, il y a des risques, si minimes soient-ils, et il ne vient à l'idée de personne de ne pas prendre le train parce qu'il y a des catastrophes ferroviaires ou de ne pas utiliser sa voiture parce que les journaux fourmillent d'accidents, et quoique l'automobile soit plus dangereuse que l'avion.

Sur les lignes à passagers d'Air-France, l'indice perte en passagers par millions de kilomètres-passagers a évolué de la façon suivante :

1933.............	0,27
1934.............	0,10
1935.............	0,00
1936.............	0,07

Si l'on veut un aperçu évolutif depuis les débuts du transport aérien, que l'on sache que, en 1921, les lignes françaises en un an parcouraient une longueur de kilomètres égale à 4 tours de terre. En 1928, 8 tours de terre étaient parcourus. Entre 1921 et 1928, la sécurité doubla. En 1930, les Compagnies ensemble parcouraient 23 tours de terre ; en 1932, 59 ; en 1934, Air-France en couvrait 83.

De 1928 à 1934, la sécurité fut décuplée. Du premier janvier 1935 au 31 mai 1937, c'est-à-dire en 881 jours, Air-France a parcouru 32.597.000 km., soit 815 fois le tour de la terre, à peu près 37.000 km. par jour, et n'a eu pendant ce temps qu'un seul passager tué sur la ligne de Tunis.

Seule, Air-France peut fournir une pareille statistique. Celles de certaines Compagnies étrangères sont assez dif-

ficiles à se procurer pour qu'on se doute qu'elles ne sont pas aussi brillantes.

En ce qui concerne l'indice « perte en équipages par million de kilomètres parcourus », on ne peut faire de comparaison valable qu'en considérant à part la traversée de l'Atlantique Sud.

Sur l'ensemble du réseau, l'indice a été, Atlantique Sud exclu :

en 1933............	0,70
en 1934............	0,99
en 1935............	0,81
en 1936............	0,65

Sur l'Atlantique Sud, l'ouverture de la traversée 100 % aérienne pour le trafic postal a coûté la vie à deux équipages perdus avec leurs appareils en 1936 : La « Ville de Buenos-Ayres » de Génin, et la « Croix-du-Sud » de Jean Mermoz.

La régularité pour les transports aériens s'entend d'une façon beaucoup plus large que pour les chemins de fer.

Pour ceux-ci, les statistiques internationales n'intitulent réguliers que les parcours effectués avec moins de 5 minutes de retard. En aviation, une étape est considérée comme régulière si elle est effectuée avec moins de 100 % de retard.

L'indice publié par la Direction de l'Aéronautique civile au Ministère de l'Air évolue comme suit :

1932..............	93,1
1933..............	19,4
1934..............	96,6
1935..............	96,4
1936..............	97

Voici le détail pour 1936 :

LIGNES	Longueur des lignes	Kilomètres commerc^{aux} parcourus	Etapes régul.		non termin.	Non effectuées		
			Effect^{es} normal.	av. retard 100 °/o		cause temps	cause matériel	autres causes
	Kms	Kms	°/o	°/o	°/o	°/o	°/o	°/o
Toulouse-Casablanca	1.845	1.421.205	95	2	»	1	»	2
Marseille-Barcelone	495	304.285	95	2	»	3	»	»
Casablanca-Santiago	12.033	1.285.331	93	»	2	»	»	»
Marseille-Alger	803	485.285	95	1	1	3	»	»
Paris-Bucarest	2.241	1.207.327	96	1	»	3	»	»
Prague-Varsovie	530	156.350	93	2	»	5	»	»
Paris-Amsterdam	460	163.980	96	1	»	2	»	1
Paris-Cologne-Berlin	888	260.652	92	1	1	4	»	2
Bruxelles-Malemœ-Stockholm ..	1.340	230.375	92	2	1	4	»	1
Marseille-Hanoï-Bangkok-Saïgon	13.494	1.418.826	100	»	»	»	»	»
Paris-Londres	375	877.934	96	1	»	3	»	»
Paris-Marseille	730	610.825	98	1	»	1	»	»
Marseille-Cannes	150	58.650	92	4	»	4	»	»
Lyon-Genève	113	86.671	96	2	»	2	»	»
Marseille-Tunis	1.000	612.385	96	1	»	3	»	»
Paris-Bordeaux-Madrid	1.075	164.145	97	3	»	»	»	»
Paris-Toulouse	610	56.125	95	»	»	5	»	»
Divers		157.844						
Totaux	38.182	9.558.195	96	1	0,5	2	»	0,5

La Compagnie unique n'en est qu'à sa quatrième année d'exploitation, cependant sa politique technique a déjà produit des fruits excellents qui favorisent les progrès de l'exploitation.

***

Toutes choses égales d'ailleurs, l'institution de la Compagnie unique a rendu l'exploitation certainement moins onéreuse.

La dispersion des frais résulte de la dispersion des forces qui entraîne d'ailleurs par elle-même un accroissement relatif de ces frais.

En dehors de l'économie réalisée par la concentration des Compagnies en une seule, qui a permis une réduction

des frais généraux d'administration, une publicité plus intense pour un moindre prix, des frais de personnel, de bureaux, de bâtiments moins considérables, le nouveau système de subventions a mis fin à l'ancienne méthode nuisible des primes qui agissaient comme un narcotique sur les Compagnies. Sans faire aucun effort pour améliorer leur rendement, elle ne se réveillaient que pour lutter pour le partage de la manne accordée par l'Etat. La Convention de 1933, avec la combinaison des subventions annuellement dégressives et attribuées forfaitairement par ligne, marque un progrès, une orientation plus nette vers une exploitation de rendement supérieur, c'est-à-dire équilibrée dans la proportion la plus forte possible par des recettes commerciales.

Tendant à un minimum de dépenses pour un maximum d'efficience, l'exploitation par la Compagnie unique est devenue, en outre, plus cohérente, plus souple et plus puissante.

Les moyens dont elle dispose, grâce à l'unité de commandement, faisant sentir son impulsion jusqu'aux extrémités de son immense réseau, sont mis en œuvre avec plus d'efficacité. Concentrés dans la même main, ils sont à même d'être mieux répartis selon les lignes et selon le trafic.

Dans la concurence internationale, la Compagnie est opposée à de puissantes Compagnies nationales, compagnie nationale elle aussi, elle est pour elles un adversaire de force égale. Soutenue par le Gouvernement français, elle est mieux armée que des Compagnies plus faibles et rivales pour traiter et obtenir des Conventions favorisant son exploitation. On ne s'accorde bien qu'entre égaux.

Le 1er juin 1933 marque le début de la Compagnie unique. Depuis, nombreux sont les progrès à noter dans l'exploitation. Certes, il est difficile de déterminer quelle part de ces progrès on peut attribuer aux heureux effets de la fusion et quelle part revient au développement naturel du transport aérien en pleine croissance.

Quoi qu'il en soit, le fait est là : malgré la crise, services, trafic et résultats financiers se sont améliorés.

Le réseau a été allégé de services faisant double emploi : les services Paris-Sarrebrück-Berlin doublaient la ligne Paris-Cologne-Berlin ; ou médiocres : Paris-Bâle.

D'autres ont été créés.

En Europe, la liaison avec les capitales a été complétée avec Paris-Rome et Paris-Madrid en 1935.

L'été 1937 a vu créer la liaison directe Paris-Genève.

Entre la métropole et les colonies nord-africaines, des services en un jour ont été inaugurés en 1935 : Paris-Alger et Paris-Tunis ont été ainsi ouverts aux passagers, ainsi que Oran-Toulouse-Paris, en correspondance avec la ligne du Maroc.

En 1935 également, Paris a été relié certains jours à Toulouse-Casablanca.

En 1936, la ligne Maroc-Sénégal Casablanca-Dakar a été ouverte aux passagers, alors qu'elle n'était jusque-là que postale.

En Amérique, les passagers ont été admis avec plein succès, en 1936, sur le tronçon Buenos-Ayres-Santiago du Chili.

En Asie, un service Bangkok-Saïgon a été greffé en 1936 sur Paris-Saïgon ; ce service, grâce à des accords, est relié par une compagnie locale à Canton et de là au réseau chinois.

Dans le Levant, le service local Damas-Bagdad a repris dans le dernier trimestre de 1936.

L'effort le plus dur, mais le plus glorieux, a porté sur la réussite du parcours Dakar-Natal. L'Aéropostale avait réalisé avec brio cette conception audacieuse, mais la technique n'étant pas alors assez avancée, elle exploitait le tronçon Dakar-Natal par avisos rapides. Air-France a maintenu la ligne contre la concurrence allemande de la Lufthansa et l'a transformée en assurant le service sur tout le parcours par la voie des airs. Grâce à une dotation spéciale de l'Etat en matériel aérien, les 3.200 kilomètres qui séparent Dakar de Natal sont, depuis le 5 janvier 1936, parcourus par un service postal hebdomadaire.

Le 20 juillet 1936, la centième traversée, en comprenant les traversées d'expérience, était réussie. Le record de la traversée, établi à 17 heures par le trimoteur « Arc-en-Ciel » de Couzinet, fut porté par le quadrimoteur Farman 220 « La-Ville-de-Montevideo » à 14 h. 40, soit à 206 km./h. de moyenne, le 18 août 1936, lors de la 108e traversée.

Cette réussite magnifique, due à la science autant qu'à l'héroïsme des équipages, n'a pas été obtenue sans pertes douloureuses. Successivement ont disparu Génin, le chef-pilote de la « Ville-de-Buenos-Ayres », et Jean Mermoz, le valeureux pionnier de la ligne, avec « La-Croix-du-Sud ».

Cependant que le réseau s'augmentait de nouveaux services, les services existants étaient intensifiés et accélérés.

Ls horaires de l'été 1937 comportent jusqu'à six services quotidiens sur Paris-Londres, alors qu'il n'y en avait que quatre en 1936.

Un deuxième service quotidien, exécuté comme le premier en « pool » avec la Lufthansa, s'est ouvert sur Paris-Berlin (via Francfort), et bientôt peut-être le tronçon Casablanca-Dakar deviendra bi-hebdomadaire.

Plutôt que de continuer une lutte stérile qui ne peut se traduire que par des pertes sans profit, même de prestige, entre les concurrents, la Compagnie a préféré, pour certaines lignes qu'elle n'est pas seule à exploiter, recourir à des accords avec les compagnies étrangères.

Un « pool » est un accord par lequel deux compagnies, exploitant un même parcours, s'engagent en fin d'année à partager les recettes de l'exploitation qui ont été mises en commun. Par ailleurs, chaque compagnie se constitue représentant général de l'autre sur son territoire national et met à sa disposition ses bureaux, sa publicité, ses ateliers de réparation et ses équipes de dépannage. Les horaires de parcours sont combinés au mieux des intérêts de la clientèle et les tarifs sont égalisés et ne sont modifiés que par l'accord des deux parties.

On voit le but : obtenir des économies sur les frais généraux et, tout en évitant les abus de la concurrence, les luttes de tarifs, les horaires qui se chevauchent, aménager les services pour que leur fréquence augmentée attire une clientèle plus nombreuse. En face de ces avantages, aucun inconvénient sérieux, aucune des compagnies ne peut se prétendre lésée, puisqu'en fin d'exercice les recettes sont partagées selon une méthode prévue et convenue.

Air-France a signé un accord de « pool » avec la Deutsche Lufthansa (D.L.H.) pour l'exploitation de Paris-Berlin.

Pour l'autre grande ligne où la compagnie allemande est sa concurrente directe, la ligne d'Amérique du Sud, les tractations engagées n'ont pu aboutir en 1933. Mais du moins des accords d'horaires et de tarifs ont pu être conclus qui, somme toute, contiennent presque tous les avantages qu'on peut attendre d'un « pool ». Le résultat

fut qu'au lieu de se disputer un courrier qui n'est jamais trop abondant, les compagnies ont vu depuis le tonnage de poste s'accroître.

Deux services alternés offrent une fréquence double et un gain de temps précieux essentiel pour la poste, puisque chaque compagnie n'effectue qu'un service hebdomadaire. Il y a profit pour tout le monde.

Tout récemment, des accords analogues viennent d'être conclus entre toutes les compagnies exploitant des lignes vers la Scandinavie, c'est-à-dire entre Air-France, la S.A.E.E.N.A., la K.L.M., l'Aérotransport ; ils influeront heureusement sur le trafic.

Pour en augmenter encore le volume, la Compagnie a passé d'autres accords, non pas avec des compagnies aériennes, mais avec des entreprises de transports terrestres ou maritimes. Ces accords sont de faible portée, on l'a dit. Ils ont mis au point des billets conjoints air-fer, des billets combinés air-fer aller et retour, des billets combinés circulaires air-fer et ont autorisé l'interchangeabilité des billets aériens et des billets maritimes sur certains parcours. Leur fonctionnement a été expliqué plus haut. Ces accords sont de trop médiocre portée pour influencer sérieusement le trafic ; ils ne sont que les préliminaires de véritables accords de coordination, analogues à ceux qui ont modifié les transports terrestres (1). Il semble que pour le moment il soit bien prématuré d'y penser ; ils n'en seront pas moins tôt ou tard nécessaires.

Dans le plus proche avenir, les accords que l'on peut prévoir seront un développement et une généralisation de ceux dont on vient de parler, c'est-à-dire plutôt des conventions et des combinaisons d'entr'aide entre compagnies aériennes et entre compagnies terrestres ou maritimes. Il s'agit de collaboration et d'augmentation de trafic pour chacun des concurrents avant qu'il soit question de coordination, c'est-à-dire de partage de trafic entre eux.

(1) Cf. Décret-loi du 19 avril 1934.

Celui d'Air-France, que ce soit le résultat d'une meilleure exploitation due à la Compagnie unique, ou la répercussion du développement des services ou des accords passés, ou la suite normale du développement d'un transport jeune, a fait des progrès marquants.

Voici quelle a été l'évolution du trafic aérien français depuis la naissance de l'aviation commerciale dans notre pays, jusqu'en 1936 :

ANNÉES	Longueur du réseau	Kilomètres parcourus	Passagers (1)	TRAFIC EFFECTIF PAR LIGNE: Messageries, excédents de bagages journaux	TRAFIC EFFECTIF PAR LIGNE: Poste	TRAFIC KILOMÉTRIQUE: Passagers kilomètres	TRAFIC KILOMÉTRIQUE: Messageries, excédents de bagages journaux	TRAFIC KILOMÉTRIQUE: Poste
	Kilom.			Kilogr.	Kilogr.		Tonnes km.	T.km
1920	5.605	853.959	1.379	48.100	3.925	615.000	29.458	6.320
1921	6.492	2.353.455	9.427	166.490	9.841	4.126.000	106.250	14.040
1922	10.012	2.798.366	6.799	388.500	40.367	3.484.000	209.552	65.914
1923	8.333	3.387.195	7.822	704.253	73.573	4.189.000	382.781	114.486
1924	7.542	3.647.826	10.758	674.559	110.176	5.366.000	333.411	150.130
1925	10.860	4.712.888	14.196	741.985	198.609	6.279.000	319.359	254.689
1926	12.153	5.220.585	13.634	767.681	154.258	6.592.000	361.349	195.404
1927	18.113	5.995.731	15.359	744.006	124.635	7.662.000	445.314	171.209
1928	23.628	7.260.392	19.139	1.152.958	129.297	9.899.000	682.103	232.153
1929	31.640	9.380.426	24.351	1.597.781	148.380	12.359.000	887.774	313.181
1930	32.992	9.193.305	27.454	1.579.728	179.359	14.740.909	900.013	372.432
1931	40.122	9.268.233	32.700	1.605.570	186.611	18.422.786	809.502	398.770
1932	40.059	9.155.867	36.892	1.162.295	172.966	21.563.020	605.188	442.002
1933 (1er janvier au 31 mai)	38.762	3.721.993	13.779	528.424	67.177	8.987.842	296.355	210.308

Résumé du trafic des lignes aériennes exploitées par la compagnie Air-France

ANNÉES	Longueur du réseau	Kilomètres parcourus. Trafic com[le]	Trafic par ligne: passag[rs] payants	Trafic par ligne: passag[rs] gratuits et service	Trafic par ligne: Messag[ies] excéd[ts] de bagages, journaux	Trafic par ligne: Poste	Trafic kilométrique: Passag[rs] kilom. payants	Trafic kilométrique: Passag[rs] km. grat. et service	Trafic kilométrique: Messag[ies] excéd[ts] de bagages, journaux	Trafic kilométrique: Poste
	Kilom.				Kilogr.	Kg.			T. kg.	T.kg.
1933 (1er juin-31 décembre)	37.825	6.218.830	32.635	4.064	973.537	152.448	16.396.749	3.227.235	532.377	323.634
1934 (1er janvier-31 décembre)	37.235	10.028.713	44.172	5.847	1.343.423	219.486	24.702.873	5.042.422	756.918	520.562
1935 (1er janvier-31 décembre)	37.893	9.820.101	55.664	5.912	1.319.791	272.379	32.058.761	5.032.340	807.811	554.702
1936 (1er janvier-31 décembre)	37.657	9.558.195	66.670		1.016.894	334.896	41.921.341		714.701	667.339

(1) Payants et gratuits (sauf service).

Voici le trafic détaillé pour l'année 1936 :

LIGNES	Long. des lignes	Km. Comm.	TRAFIC BRUT: Passagers nombre	TRAFIC BRUT (Kilogrammes): Messag. Payantes journ. excéd.	TRAFIC BRUT (Kilogrammes): Poste	TRAFIC KILOMÉTRIQUE: Passagers Km.	TRAFIC KILOMÉTRIQUE (Tonnes Kilom.): Messag. Payantes jour. excéd.	TRAFIC KILOMÉTRIQUE (Tonnes Kilom.): Poste
A. Toulouse-Casablanca	1.845	1.431.405	6.111	95.681	91.992	6.947.565	106.857	144.083
Ab. Marseille-Barcelone	495	312.205	1.802	34.427	20.492	891.720	16.841	10.144
B. Casablanca-Santiago	12.033	1.285.331	517	7.810	37.907	1.207.188	14.832	255.467
C. Marseille-Alger	803	485.285	3.546	25.076	29.172	2.661.054	19.093	23.301
D. Paris-Bucarest	2.241	1.207.327	6.712	180.871	19.231	5.319.273	173.622	18.454
E. Prague-Varsovie	530	156.350	675	16.201	528	357.750	8.586	280
I Paris-Amsterdam	460	163.980	2.827	55.739	7.589	848.005	18.674	2.517
J. Paris-Cologne-Berlin	888	260.652	3.130	38.893	13.242	1.862.401	20.906	7.504
L. Bruxelles-Malmoë	815	230.375	2.168	24.923	3.477	1.291.515	15.115	2.170
M. Marseille-Saïgon-Hanoï	13.494	1.418.826	900	20.616	17.508	3.331.357	98.874	152.675
N. Paris-Londres	375	877.934	19.018	331.857	18.655	7.131.750	124.450	6.996
O Paris-Marseille	730	610.825	7.832	98.340	25.840	4.818.237	58.777	15.739
Ob. Marseille-Cannes	150	58.650	1.785	13.807	894	267.750	2.071	134
Ot. Lyon-Genève	113	86.671	2.436	22.886	6.005	275.268	2.588	680
P. Marseille-Tunis	1.000	612.385	4.250	23.582	30.839	3.010.890	16.520	19.872
Paris-Bordeaux-Madrid	1.075	164.145	1.003	5.611	1.476	717.140	4.460	1.377
Paris-Toulouse	610	56.125	228	865	9.270	139.080	527	5.654
Divers		157.844	1.730	19.709	779	843.398	11.908	292
Totaux	37.657	9.576.315	66.670	1.016.894	334.896	41.921.341	714.701	667.339

Les recettes commerciales correspondant à ce trafic ont été, en 1936, au total de 66.216.782 francs, se décomposant comme suit :

Passagers .... 21.326.160 fr.
Messageries .... 6.276.714 fr.
Poste .... 38.613.907 fr.

Depuis le 1er juin 1933, date à laquelle Air-France prit en main l'exploitation du réseau, l'évolution des trois rubriques du trafic a été la suivante :

	Différence			
	de 1933 sur 1932 en %	de 1934 sur 1933 en %	de 1935 sur 1934 en %	de 1936 sur 1935 en %
1° Passagers :				
Unités	+29,8	— 4	+20,00	+ 7,95
Passagers-kilom. .	+33,8	— 2,89	+22,00	+12,8
2° Messageries :				
Tonnes	+25,8	—11,3	— 2,3	—22,7
Tonnes-km.	+35,3	— 8,75	— 6,00	—11,6
3° Poste :				
Tonnes	+25,3	—11,25	+23,7	+20,00
Tonnes-km.	+20,5	— 2,45	+ 6,35	+19,2

Sauf 1934, où l'influence de la crise diminue le trafic et où des facteurs monétaires le gênent en face de la concurrence mondiale, l'amélioration est chaque année bien marquée pour les passagers et la poste. Ces progrès sont d'ailleurs la cause directe du recul des messageries : la capacité des appareils est limitée et le fret n'y est jamais embarqué que comme trafic d'appoint.

Le poids de poste transporté est en hausse plus marquée que le tonnage kilométrique postal, parce que le volume du courrier augmente plus rapidement sur les lignes européennes courtes que sur les lignes lointaines de l'Indochine et de l'Amérique du Sud, où il est partagé par la concurrence étrangère.

Les premiers mois de l'exercice 1937 ont encore donné

un trafic en hausse, par rapport aux mois correspondants de 1936, de 50 % pour le nombre de passagers, et de 20 % pour le poids de poste transporté.

Peut-on constater, parallèlement à l'augmentation du trafic, une amélioration des résultats financiers de la Compagnie ? Le trafic réagit-il sur le rendement économique et sur l'autonomie de l'entreprise par rapport aux subventions des pouvoirs publics ? En progrès malgré la crise et la concurrence, le trafic « paie-t-il » ?

Répondre d'une façon juste en même temps que précise est très délicat.

Le montant des subventions est impossible à calculer exactement. Celles que l'Etat accorde sont sûres, leur chiffre est inscrit au budget ; celles des Gouvernements étrangers ou coloniaux et celles de collectivités aussi. Mais combien ajoutent à ce total la subvention déguisée provenant des surtaxes postales, et l'aide détournée de la puissance publique sous forme de matériel transatlantique ?

Plus difficile encore est d'esquisser une comparaison valable entre les exploitations de compagnies concurrentes. S'il est difficile d'évaluer les subventions que touche Air-France, ce l'est bien davantage pour les entreprises étrangères ; si des chiffres sont publiés, ils le sont souvent sans bases solides et un voile discret cache la réalité profonde.

Une chose certaine ressort des comptes de la Compagnie Air-France, c'est qu'elle se trouve coincée entre ses énormes dépenses de matériel qui rendent nécessaires des amortissements ultra-rapides et considérables, et d'autre part la disette des ressources de l'Etat qui, sans argent, tend à réduire ses subventions.

Les bilans de la Compagnie prennent, du fait des énormes dépenses de matériel que le progrès technique exige de renouveler sans cesse, une allure très particulière.

Au bilan de 1935, sur un total de 385.013.985 francs, les immobilisations s'inscrivaient à l'actif pour 199.584.299 fr., les amortissements au passif pour 110.468.875 fr. Charge d'autant plus lourde que l'existence de la Compagnie peut être fort courte (convention de 15 ans).

Au bilan de 1936, sur un total de 480.733.260 francs, les immobilisations figurent à l'actif pour 234.676.653 francs, au passif les amortissements pour 154.101.861 francs. La situation n'est pas plus favorable, au contraire. Le poste matériel en commande à l'actif passe de 38.516.837 francs en 1935 à 84.027.412 francs en 1936.

L'équilibre financier est donc lié aux subventions. Or, l'Etat les restreint.

Elles étaient de 154.800.000 francs en 1933,
151.000.000 » 1934,
150.265.000 » 1935,
142.266.000 » 1936.

Il faut y ajouter la valeur de 11.288.925 francs de subventions diverses autres que celles de l'Etat français pour 1935 et 12.599.872 francs pour 1936.

L'ensemble des crédits inscrits au budget de l'Etat en 1937 est augmenté (4e avenant) et se chiffre à 178.050.000 francs.

Cette augmentation résulte de la dévaluation monétaire et de l'application des lois sociales. Mais elle cache en réalité une diminution puisque, exprimé en francs de 1928, le montant total alloué à la Compagnie est inférieur à la subvention inscrite au 3e avenant, c'est-à-dire égal à 125 millions de francs 1928 au lieu de 139.500.000 francs.

Voilà la preuve éclatante de la réussite de la Compagnie : avoir pu, avec moins de subventions, améliorer le réseau et les services, renouveler le matériel et augmenter son trafic.

Son degré d'autonomie par rapport à l'aide de la puissance publique évolue favorablement.

En 1932-33, sur les recettes totales des Compagnies, les subventions représentaient 78 %. La situation s'améliore depuis graduellement.

		Subventions			
Années	Recettes totales	de l'Etat français seul	°/o des recettes totales	Total des subventions	°/o des recettes totales
1934..	219.390.000	151.000.000	69	162.500.000	74
1935..	220.385.000	150.265.000	68	161.553.000	73
1936..	235.952.000	142.266.000	60	154.865.000	65

***

Dans un proche avenir, quelles sont les perspectives qui attendent la Compagnie Air-France ?

La grande question à l'ordre du jour, c'est celle de l'ouverture d'un service sur l'Atlantique-Nord.

La France ne doit pas être absente de cette ligne, qui sera sans doute la plus grosse artère du trafic aérien mondial.

Pour le moment, si nous n'en sommes encore qu'aux projets, l'étranger est déjà entré dans les réalisations.

L'Atlantique Sud a été vaincu par la France en 1935-36.

L'Angleterre vole jusqu'en Australie depuis fin 1935.

Les Etats-Unis ont réalisé la liaison San-Francisco-Philippines sur le Pacifique en 1936.

Il ne restait que l'Atlantique Nord.

La collaboration anglo-américaine en a régulièrement

réussi le survol commercial pour la première fois le 5 juillet 1937, entre Botwood (Terre-Neuve) et Foynes, à l'embouchure du Shannon (côte irlandaise) (2).

Les deux compagnies, Pan American Airways et Imperial Airways, comptent suivre pendant l'hiver la ligne du Sud par les Bermudes et les Açores. Elles ont obtenu à cet effet une concession de 25 ans du Portugal pour utiliser les bases des Açores et de Lisbonne.

Les Pan American Airways ont déjà posé le premier jalon par l'exploitation d'un service New-York-Bermudes.

Et nous, où en sommes-nous ? Un comité d'études fut constitué le 25 novembre 1935, par arrêté des Ministres de la Marine Marchande et de l'Air, pour éudier la réalisation des liaisons aériennes sur l'Atlantique Nord.

Au début de mars 1937, le Ministre de l'Air, conformément à l'article 7 de la loi du 11 décembre 1932, a mis en concours l'adjudication de la ligne France-Amérique du Nord. Le jury du concours, réuni le 18 mars, n'eut pas de choix à exercer, une seule offre ayant été faite conjointement par Air-France et la Compagnie Générale Transatlantique.

Une convention fut signée le 26 mai 1937 (3), et approuvée par décret, entre le Ministre de l'Air, d'une part, et la Compagnie Air-France et la Compagnie Générale Transatlantique, d'autre part.

Air-France et la C.G.T. s'y engagent à fonder dans le mois une société anonyme constituée selon les lois françaises, au capital de 4 millions de francs, et à se la substituer pour l'exécution de la convention.

---

(2) Les Imperial Airways ont utilisé pour cette liaison un hydravion Short; la « Caledonia » et les Pan American Airways un hydravion Sikorsky S. 42, le « Pan American Clipper III ».
(3) Cf. *J. O.* du 28 mai 1937.

Cette société anonyme dénommée Compagnie Air-France-Transatlantique fut constituée le 9 juin ; elle est placée sous le régime de la loi statutaire de 1932, comme la Compagnie Air-France elle-même, en tant que compagnie aérienne subventionnée.

Le conseil d'administration a pour président M. Allègre; il est composé de représentants d'Air-France, de la C.G.T. et du Gouvernement.

La société est soumise à la loi de 1932 et en outre à toutes les dispositions du cahier des charges communes applicable aux entreprises de navigation aérienne subventionnées et approuvé par le décret du 25 avril 1933.

La convention prévoit que la Compagnie exécutera, sous les directives du Ministère de l'Air, des vols d'études et d'essais, l'organisation météorologique, la préparation de l'infrastructure.

Toutes les études seront effectuées au compte de l'Etat et resteront sa propriété à l'expiration de la convention. Seule l'entreprise est habilitée à suivre avec l'Etat et les administrations compétentes les études et réalisations des matériels nécessaires.

Lors de la mise en exploitation normale de la ligne, un avenant réglera les modalités de l'exploitation, qui sera confiée à l'entreprise sous réserve qu'un jury, réuni dans les conditions de la loi du 11 décembre 1932, reconnaisse que l'entreprise a bien exécuté la convention, a des moyens financiers suffisants et a obtenu de bons résultats.

Les deux Compagnies signataires de la convention s'engagent à céder à l'Etat, sur simple demande, une proportion des actions de la société constituée, de manière à permettre à l'Etat de disposer de 55 % des actions pour lui ou pour des sociétés étrangères, en vue de la formation

d'une Société internationale d'exploitation de l'Atlantique Nord (4).

Tout cela est parfait ; les deux Compagnies qui ont formé la Société Air-France-Transatlantique vont mettre en commun le fruit de leur expérience, leurs relations et leurs moyens techniques et commerciaux pour des études et des pourparlers, mais nous sommes loin des résultats obtenus par les Américains et les Anglais. En face de leurs appareils « Short » et « Sikorsky », qu'avons-nous ? Le « Lieutenant-de-Vaisseau-Paris », trop lent, est seul prêt. Le Ministère de l'Air a commandé deux prototypes, le C.A.M.S. 161 et le Latécoère 630. Rattraperons-nous notre retard grâce aux accords de collaboration technique et commerciale que nous avons passés avec l'Allemagne ? N'allons-nous pas être définitivement handicapés par la conjoncture économique et financière française qui pèse lourdement sur notre aviation commerciale ?

La Société Air-France a dû supporter, depuis juin 1936, le grave contre-coup des lois sociales et de deux dévaluations monétaires successives.

De juin à décembre 1936, les dépenses de personnel et celles du matériel, qui en dépendent directement, ont subi une forte hausse due aux relèvements de salaires de l'accord Matignon.

Le 7 décembre 1936, la semaine de 40 heures a relevé encore le niveau des dépenses.

Enfin les dévaluations du franc, par leur incidence sur les prix et sur la balance des comptes de la Compagnie en monnaie étrangère, sont venues s'ajouter encore et porter le plafond des dépenses à un niveau tel qu'un complément de crédits devint nécessaire.

(4) Cf. *Art.* 25 de la loi du 11 décembre 1932 : résiliation spéciale.

Dès décembre 1936, les dépenses de personnel montaient de 7 millions, puis le premier alignement monétaire y ajoutait 11 millions de dépenses nouvelles, cependant que les prix des matériels dépassaient de 20 à 30 % le niveau prévu. Le complément de crédit de 34.500.000 francs pour 1937 porte l'ensemble de la subvention à 178.050.000 francs. mais cache en réalité une diminution sur ce qu'accordait le 3e avenant, puisque ces francs dévalués ne valent que 125.000.000 de francs Poincaré.

Cela représente pour la Compagnie un effort supplémentaire de rendement et d'économies au profit de l'Etat.

En face d'un surcroît de charges, seules les recettes d'exploitation suivront la hausse des prix, car les tarifs vont s'adapter au niveau des prix internationaux, puisque les lignes exploitées sont internationales. Mais elles ne représentent qu'un peu plus d'un tiers des recettes, le reste, les subventions, ont relativement diminué en 1937; l'Etat pourra-t-il les augmenter en 1938 ?

Par contre, tous les chapitres de dépenses varient sous des facteurs nationaux, dépréciations monétaires et lois sociales, et s'élèvent rapidement : personnel, matériel, frais généraux et combustibles.

Prise entre une certaine fixité de ses ressources et une forte hausse de ses dépenses, la Compagnie ne conserve qu'une marge bénéficiaire trop minime ou même s'achemine vers le déficit qui l'empêchera de poursuivre un effort pourtant nécessaire dans l'amortissement de son matériel et dans la mise en exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord.

Et cela au moment de la reprise mondiale qui favorise les progrès de ses concurrents.

Conclusion

On a constaté les progrès nettement marqués de la Société Air-France vers une autonomie toujours plus grande par rapport aux subventions qui lui sont accordées.

La question n'est pas de savoir si tôt ou tard ses recettes commerciales seules lui suffiront à équilibrer ses dépenses. Il est même sûr que cette période ne s'ouvrira jamais. Comme pour tous les transports publics, il arrivera qu'à mesure que le transport aérien se fortifiera et se développera, l'Etat lui imposera en faveur du public des obligations de plus en plus strictes d'horaires, de tarifs et de services qui le rejetteront à jamais dans la zone des déficits inévitables, où il rejoindra les transports maritimes et les transports ferroviaires. Alors peut-être, à cette époque où, devenu véritablement un rival pour les autres, le transport aérien leur enlèvera une partie sérieuse de leur trafic, pourra-t-on parler d'imposer une coordination pour tenter de diminuer une cause nouvelle de ces déficits inhérents à la gestion des transports publics modernes.

Vu :	Vu :
Le Président de thèse,	*Le Doyen,*
ROGER PICARD.	EDGAR ALLIX.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
ROUSSY.

BIBLIOGRAPHIE

THESES

DALISSIER. — *Les transports aériens*. Paris, 1931.
LAMPUÉ. — *Rapports entre l'Etat et les Compagnies de transports publics aériens*. Paris, 1927.
THOMAS. — *La crise de l'aéronautique française et le Ministère de l'Air*. Paris, 1930.
DUPUIS. — *Le Rail et l'Aile*. Paris, 1931.

REVUES ET PERIODIQUES

Chronique des transports.
Revue de la Chambre de Commerce Internationale (février 1937).
Illustration.
Bulletin quotidien de la Société d'Etudes et d'Informations Economiques.
Annales du Droit et des Sciences sociales. 1935, n° 5.
Transports.
The Aeroplane. (Londres).
Curtiss Wright Airplane C°. (Saint-Louis).
L'Aérophile. 1936, numéro hors série. « Le potentiel aérien mondial ».
L'Aérophile, 1935, numéro hors série. « Le redressement aérien français ».
Revue Aéronautique Internationale.
Aviation, 1935, numéro hors série. « Aviation d'abord ».
Les Ailes.
Shell Aviation News. (New-York).
Science et Industrie, numéro hors série 1936. «L'aviation française ».
Journal of the Royal Aeronautical Society. (London).
Revue Mondiale, juin 1934.
Bulletin du P.-L.-M., janvier 1937.
L'Economiste Européen.
L'Air.
Politique.
Revue politique et parlementaire.
L'Etat moderne, numéro 5.
Revue des Deux Mondes.
Bulletin d'information du Ministère de l'Air.
La Journée industrielle.
Revue de l'Union Postale.
Revue juridique internationale de locomotion aérienne.
Revue générale de droit aérien.
Revue Economique Internationale.
Revue de droit international et de législation comparée.

OUVRAGES GENERAUX

HAURIOU. — *Cours de Droit Administratif.*
BERTHELEMY. — *Manuel de Droit Administratif.*
WALINE. — *Idem.*
MESTRE. — *Cours de Droit Administratif.*
ROMIEU. — *La vie économique et le rôle de l'administration.* (Cours à l'Ecole libre des Sciences politiques).
COLSON. — *Cours d'Economie Politique.* Tome VI « Transports et tarifs ».
TRUCHY. — *Manuel d'Economie politique.*
JOSSERAND. — *Les Transports.*

DOCUMENTS OFFICIELS

Annuaire statistique général de la France.
Documents parlementaires, Chambre : Numéros 5.774, 1.619, 2.866, 4.126, 5.119, 4.127, 4.669. — *Sénat :* Numéro 578.

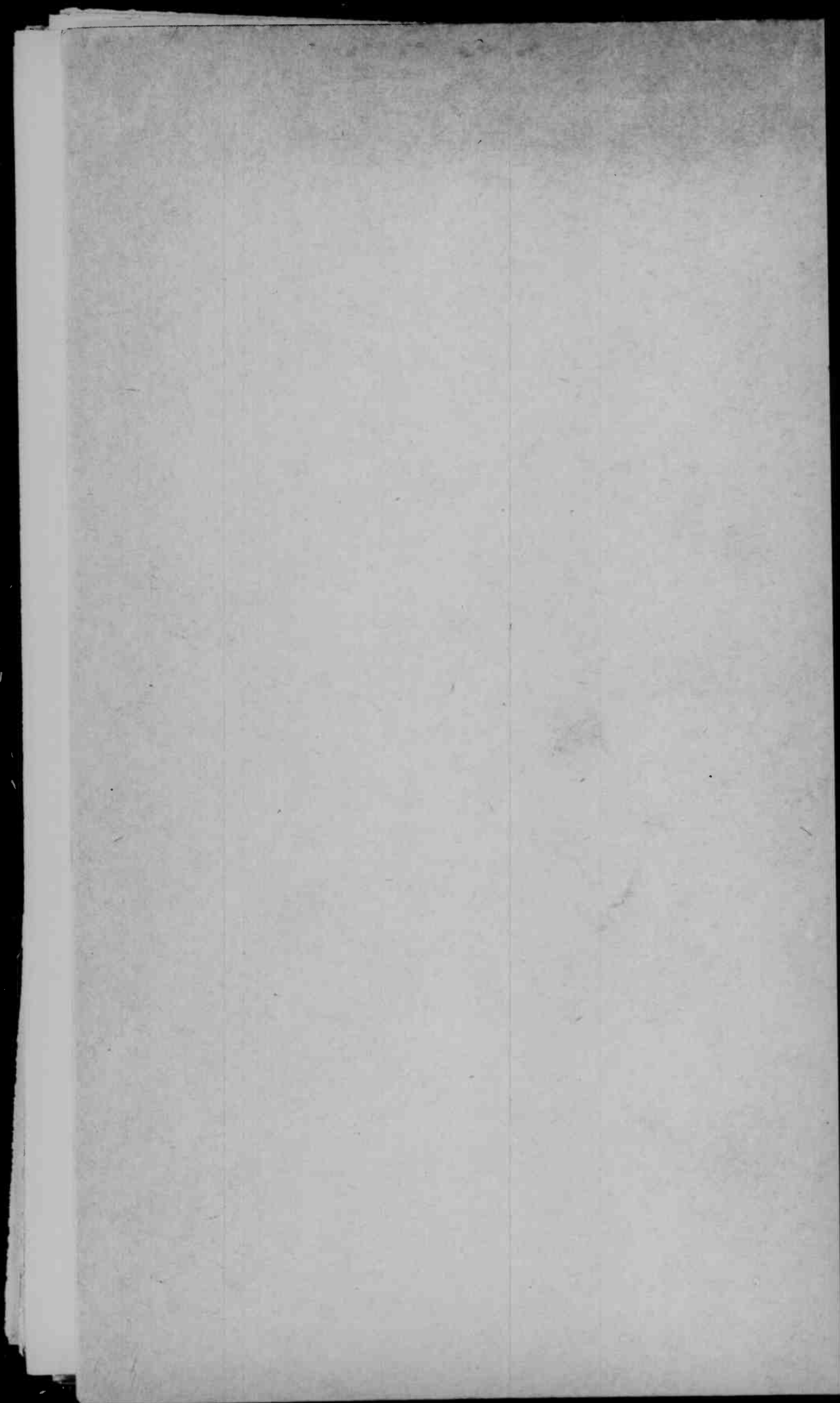
OUVRAGES ET DOCUMENTS DIVERS RELATIFS A L'AVIATION

Rapport de M. Dautry au Conseil National Economique, 1928.
Rapport de M. Bouché sur « l'Economie du transport aérien en Europe » à la S.D.N. en 1935.
Rapports des Congrès des transports aériens.
Rapports des sessions de la Commission Internationale de Navigation aérienne.
Report on the progress of civil aviation. (Air ministry. London).
Air ministry report. (London).
Jane's : All the world's Aircraft. 1936. Sampson Law.
L'Aviation civile française. — Jean ROMEYER.
L'Actionnariat administratif. — CHARDOT.
Capitalisme et transport. — J. MOCH.
L'aviation commerciale. — C. BOUILLOUX-LAFONT.
Les transports commerciaux. — C. CALOT.
Der schnellverkehr in der Luft. — Prof. C. PIRATH. Berlin, 1935.
Infrastructure. — URBAIN.
L'aviation de transport. — HIRSCHAUER.
L'aviation commerciale. — BONAMO.
Tableau et perspectives de l'aviation marchande. — BOUCHÉ.
Les assurances aériennes. — R. BLUM.

Table des Matières

Chaumont. — Imp. de l'Est

DATE BORROWED	DATE DUE	DATE BORROWED	DATE DUE
Sept 3			
JAN 8 1942			
15			
C28(638)M50			



END OF
TITLE